National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1935:24
FINANSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

TILL

ÄNDRAD ORGANISATION AV DEN STATLIGA VERKSAMHETEN FÖR BEKÄMPANDE AV OLOVLIG INFÖRSEL AV SPRITDRYCKER M. M.

AVGIVET DEN 14 JUNI 1935

AV

INOM FINANSDEPARTEMENTET TILLKALLADE SAKKUNNIGA

STOCKHOLM
1935

Statens offentliga utredningar 1935

Kronologisk förteckning

1. Betänkande med förslag angående åtgärder för spannmålsodlingens stödjande. Marcus. 134 s. **Jo.**
2. Betänkande med förslag rörande lån och årliga bidrag av statsmedel för främjande av bostadsförsörjning för mindre bemedlade barnrika familjer jämte därtill hörande utredningar. Beckman. 86*, 265 s. **S.**
3. Kortfattad framställning av organisationssakkunnigas betänkande med utredning och förslag rörande den samhälleliga hjälpverksamhetens organisation m. m. Beckman. 23 s. **S.**
4. Promemoria angående tillsynen över fastighetsregistreringen och fastighetsbildningen. Marcus. 70 s. **Ju.**
5. Förslag till ändrade bestämmelser rörande allmänna handlingars offentlighet. Norstedt. 79 s. **Ju.**
6. Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Åtgärder mot arbetslöshet. Norstedt. x, 338, 32* s. **S.**
7. Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 2. Broar. Hæggström. 130 s. **K.**
8. Betänkande med förslag angående åtgärder mot statsfientlig verksamhet. Idun. 406 s. **Ju.**
9. Betänkande med förslag till omorganisation av den högre skogsundervisningen. Peréus. 164 s. **Jo.**
10. Utredning och förslag angående rundradion i Sverige. Norstedt. 202 s. 13 kartor. **K.**
11. Betänkande med utredning och förslag angående inrättande av en statsvetenskaplig examen. Marcus. 80 s. **E.**
12. Betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik. Hæggström. 227 s. **K.**
13. Yttranden över preliminärt förslag till lagstiftning om avbrytande av havandeskap. Marcus. (4), 132, 68 s. **Ju.**
14. Lagberedningens förslag till lag om skuldebrev m. m. Norstedt. vj, 211 s. **Ju.**
15. Betänkande med förslag till lagstiftning om avbrytande av havandeskap. Marcus. 192 s. **Ju.**
16. Konjunkturuppsvingets förlopp och orsaker 1932—1934. Hæggström. 106 s. **Fi.**
17. Yttrande och förslag rörande förmulär för tjänstgöringsbetyg som av länsstyrelserna utfärdas. Beckman. 16 s. **S.**
18. Betänkande med förslag till lag om arbetsavtal. Idun. 220 s. **S.**
19. Kungl. medicinalstyrelsens utlåtande och förslag angående förebyggande mödra- och barnavård. Hæggström. 100 s. **S.**
20. Grunder för kollektiv och individuell pensionsförsäkring. Beckman. (2), 24 s. **H.**
21. Utredning angående införande av ett dagordningsinstitut m. m. Norstedt. 98 s. **Ju.**
22. Utredning och förslag rörande frågan om avgift för hemlån av böcker från bibliotek. Hæggström. 59 s. **E.**
23. Betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m. Idun. 202 s. **K.**
24. Betänkande med förslag till ändrad organisation av den statliga verksamheten för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m. Marcus. 193 s. **Fi.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1935:24
FINANSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

TILL

ÄNDRAD ORGANISATION AV DEN STATLIGA VERKSAMHETEN FÖR BEKÄMPANDE AV OLOVLIG INFÖRSEL AV SPRITDRYCKER M. M.

AVGIVET DEN 14 JUNI 1935

AV

INOM FINANSDEPARTEMENTET TILLKALLADE SAKKUNNIGA

STOCKHOLM 1935
ISAAC MARCUS BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

INNEHÅLL

Sid.

Skrivelse till statsrådet och chefen för kungl. finansdepartementet 7

I. Inledning 9

De sakkunnigas uppdrag sid. 9. — Sammanfattning av de sakkunnigas förslag sid. 10.

II. Huvuddragen av den nuvarande organisationen för den olovliga sprithanteringens bekämpande 12

Tullverket sid. 12. — Spritpolisen sid. 17. — Gällande bestämmelser om beslags- och undersökningsrätt enligt spritinförsellagen m. m. sid. 22. — Uppgift angående av tull- och polispersonal verkställda beslag sid. 25. — Samarbetet med vissa andra länder för spritsmugglingens bekämpande sid. 26.

III. Huvuddragen av organisationen för spritsmugglingens bekämpande i Finland 27

IV. Allmänna synpunkter 30

Den olovliga sprithanteringens omfattning 30

Brister i den nuvarande organisationen 38

Grundlinjer för en reform 40

Upplysningsverksamhet 43

V. Förslag till omorganisation av kustbevakningen. Allmän del 44

Kustbevakningens uppgifter 44

Utvidgning av kustbevakningens uppgifter 48

Förhållandet till lokaltullförvaltningen 51

Allmänna grunder för bevakningens ordnande 52

Sjöbevakning och landbevakning sid. 52. — Bevakningens rörlighet sid. 54. — Underrättelseväsendet sid. 55. — Spanings- och undersökningsverksamheten sid. 57.

Kustbevakningens centrala ledning 58

Nuvarande ordning sid. 58. — De sakkunniga sid. 62.

Det lokala chefskapet 66

Tidigare förslag i fråga om det lokala chefskapet sid. 66. — De sakkunniga sid. 72.

Sid.

Fortskaffningsmaterielen 76
Gällande ordning sid. 76. — De sakkunniga sid. 82.
Radio 88
Tjänstegrader 91
Nuvarande bestämmelser sid. 91. — De sakkunniga sid. 92.
Kompetensfordringar och utbildning 93
Tidigare förslag sid. 93. — Gällande bestämmelser sid. 97. — De sakkunniga sid. 98.
Överflyttning av kustbevakningstjänstemän till den lokala tullbevakningen 101
Arvoden åt befälhavare och motorskötare å vissa båtar 103
Traktamentsersättningar 105
Gällande bestämmelser sid. 105. — De sakkunniga sid. 106.
Fråga om försäkring å tullverkets motorfordon 108
Gällande regler angående förares ansvarighet. Trafikförsäkring sid. 108. — De sakkunniga sid. 110.

VI. Förslag till omorganisation av kustbevakningen. Speciell del 112
Distriktsindelningen 112
Posteringsplan 113
Generaltullstyrelsen direkt underlydande bevakning 115
Haparanda kustdistrikt 115
Umeå kustdistrikt 116
Stockholms kustdistrikt 117
Visby kustdistrikt 119
Malmö kustdistrikt 119
Göteborgs kustdistrikt 120
Övergången till den nya organisationen 121

VII. Förslag om inrättande av tullpolis 122
Inledning sid. 122. — Hur tillgodose tullverkets behov av polisutbildad personal? sid. 123. — Organisationen av tullpolisavdelningar sid. 126. — Sätt för beräkning av ersättning till städerna sid. 132. — Resekostnads- och traktamentsersättningar sid. 134. — Anmärkningar till författningsförslagen sid. 135.

VIII. Förslag till vissa åtgärder för lönnbränningens bekämpande 136

IX. Frågor om vissa författningsändringar 143
Iterationsstraff enligt spritinförsellagen 143
Gällande bestämmelser sid. 143. — De sakkunniga sid. 144.
Försäljning av beslagtagna forslingsredskap 146
Gällande bestämmelser sid. 146. — Tidigare ändringsförslag sid. 147. — De sakkunniga sid. 148.

Sid.

Beslagarandelar 150

Gällande bestämmelser och dessas tillkomst sid. 150. — Beslagarandelar enligt rusdrycksförfattningarna sid. 154. — Tidigare ändringsförslag sid. 155. — De sakkunniga sid. 156.

Hejdande av transportmedel 159

Undantag från hastighetsbestämmelserna i fråga om tullverkets motorfordon 161

X. Ekonomisk utredning 161

Personalkostnader sid. 161. — Kostnader för nyanskaffning av viss materiel sid. 164. — Underhålls- och driftskostnader sid. 165. — Övriga kostnader sid. 165. — Sammanfattning sid. 166.

Författningsförslag 168

Förslag till kungörelse angående ändring i vissa delar av instruktionen för generaltullstyrelsen den 22 december 1922 (nr 625) 168

Förslag till ändrad lydelse av § 6 i Kungl. Maj:ts brev till generaltullstyrelsen den 20 juli 1925 angående särskilda bestämmelser om resekostnads- och traktamentsersättning vid tullverket 170

Förslag till lag om tullpolis 171

Förslag till kungörelse angående tullpolisen 172

Förslag till kungörelse angående ändrad lydelse av 9 § polisreglementet för riket den 26 september 1925 (nr 407) 175

Förslag till kungörelse angående utbetalning av ersättning till stad för tillhandahållande av tullpolis 175

Förslag till lag angående ändrad lydelse av 19 § lagen den 8 juni 1923 (nr 147) om straff för olovlig varuinförsel 176

Förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin 177

Förslag till kungörelse om ändrad lydelse av 1 § kungörelsen den 20 juni 1924 (nr 275) med bestämmelser angående expediering och verkställighet av utslag i vissa mål rörande olovlig befattning med spritdrycker och vin 179

Förslag till kungörelse angående ändrad lydelse av 20 § tullstadgan den 7 oktober 1927 (nr 391) 180

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 18 § 4 mom. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) 180

Bilaga.

Sammanfattande översikt av kustbevakningspersonalens fördelning å posteringar samt utrustning med viss fortskaffningsmateriel dels enligt nuvarande organisation, dels enligt de sakkunnigas förslag 182

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Finansdepartementet.

Med stöd av Kungl. Maj:ts den 21 december 1933 givna bemyndigande tillkallade chefen för finansdepartementet den 23 i samma månad ledamoten av riksdagens första kammare, dåvarande t. f. överdirektören, numera generaldirektören Sam Larsson, byråchefen K. F. Leander, ledamoten av riksdagens andra kammare, redaktören O. E. Olovson och polisintendenten A. F. Zetterquist såsom sakkunniga med uppdrag att verkställa utredning rörande organisationen av den statliga verksamheten för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m. Tillika uppdrogs åt Larsson att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete. Till sekreterare åt de sakkunniga förordnades den 27 januari 1934 dåvarande notarien, numera tulldirektörsassistenten P. H. Lindberg.

De sakkunniga hava med stöd av särskilda medgivanden företagit resor i studiesyfte dels i Sverige, varvid flertalet kustdistrikt besökts, dels ock till Finland samt Tallinn, Danzig och Gdynia. I en inom kustdistrikten i Norrland företagen resa deltog icke Olovson.

Efter framställning av chefen för marinstaben har kommendörkaptenen av 1:a graden vid flottan C. G. Wahlström enligt beslut den 20 juni 1934 för särskilt uppdrag ställts till de sakkunnigas förfogande. Wahlström, vilken åtföljde de sakkunniga vid resan till Finland, har inför de sakkunniga redogjort för vissa med kustbevakningsväsendet sammanhängande spörsmål av sjömilitär art.

Förste byråingenjören i telegrafstyrelsen A. S. Litström har biträtt de sakkunniga vid utredning av frågan om användande av radio vid kustbevakningen.

Till de sakkunniga hava överlämnats

dels från finansdepartementet den 2 november 1934 en av länsstyrelsen i Blekinge län till departementschefen överlämnad framställning av

landsfiskalen i Mörrums distrikt om åstadkommande av kontroll å handeln med pressjäst,

dels ock från socialdepartementet den 5 april 1934 särskilda till departementschefen inkomna framställningar av Nykterhetsnämndernas centralkommitté angående ändrade bestämmelser rörande ersättning åt polispersonal vid spaning efter spritsmugglare m. m. samt av Malmöhus läns nykterhetsnämnders sammanslutning angående organisationen av kampen mot den olagliga rusdryckshanteringen.

Vidare hava till de sakkunniga inkommit

dels en promemoria av föreståndaren för spritpolisavdelningen i Malmö med anhållan att en vid avdelningen såsom chaufför anställd extra befattningshavare måtte beredas tryggad ställning vid en blivande omorganisation av spritpolisen,

dels ock en framställning från Svenska jägareförbundet angående biträde av tullverkets personal med bevakning av skärgårdar och kustområden ur naturskydds- och jaktvårdssynpunkt.

Sedan det lämnade uppdraget numera slutförts, få de sakkunniga härmed vördsamt överlämna betänkande med förslag till ändrad organisation av den statliga verksamheten för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m.

Stockholm den 14 juni 1935.

SAM LARSSON.

KARL LEANDER. EMIL OLOVSON. A. ZETTERQUIST.

Hilding Lindberg.

I. Inledning.

De sakkunnigas uppdrag. De sakkunnigas uppdrag framgår av följande av statsrådet och chefen för finansdepartementet efter gemensam beredning med statsrådet och chefen för socialdepartementet gjorda uttalande till statsrådsprotokollet den 21 december 1933:

»Sedan ett tiotal år tillbaka har spritsmugglingen till vårt land varit av den omfattning, att statsmakterna ansett sig böra vidtaga särskilda åtgärder för bekämpande av densamma. Den statliga verksamheten i detta hänseende har fortgått efter väsentligen två linjer. Dels bedrives genom tullverkets försorg en särskild bevakningstjänst, för vilken medel stå till verkets förfogande bland annat från ett särskilt anslag under sjunde huvudtiteln, för närvarande uppfört med 700 000 kronor. Dels utövas i Stockholms stad och vissa län genom särskild polispersonal (den s. k. spritpolisen) en huvudsakligen från anslag under femte huvudtiteln — för närvarande 200 000 kronor — bekostad verksamhet för uppdagande såväl av olovlig införsel av spritdrycker som av lönnbränning m. m.

Frågan om ordnandet i organisatoriskt hänseende av de statliga åtgärderna för bekämpande av olovlig spritinförsel gjordes, enligt av Kungl. Maj:t meddelat uppdrag, till föremål för behandling i ett av generaltullstyrelsen och kontrollstyrelsen den 27 november 1929 avgivet utlåtande. Ämbetsverken uttalade sig därvid för att vissa uppgifter, som dittills utförts av spritpolisen, skulle, efter hand som viss polisutbildning av tulltjänstemän kunde ske, försöksvis övertagas av tullpersonal. Styrelserna framlade jämväl vissa förslag beträffande organisationen av den spritpolis, som enligt ämbetsverkens mening alltjämt borde bibehållas. Förslagen lades år 1930 till grund för beslut i vissa avseenden av Kungl. Maj:t och riksdagen.

Något mera enhetligt ordnande av organisationen för spritsmugglingens bekämpande har emellertid hittills icke kommit till stånd.

I ett den 12 december 1930 avgivet yttrande i fråga om anslag för budgetåret 1931/1932 till särskilda åtgärder för bekämpande genom tullverkets försorg av olovlig införsel av spritdrycker m. m. gjorde 1928 års revision av rusdryckslagstiftningen framställning om utredning i vissa hänseenden rörande åtgärderna för spritsmugglingens bekämpande. Bland annat berördes därvid frågan om organisationen av den statliga övervakningen till smugglingens förhindrande. Revisionen fann, icke minst med hänsyn till en förmodad ökning av spritsmugglingen, frågan om det inbördes förhållandet mellan å ena sidan den verksamhet, som bedreves av tullverket, och å andra sidan spritpolisens arbete påkalla förnyad uppmärksamhet. En närmare avvägning syntes revisionen böra ske beträffande omfattningen av de olika huvudslagen av åtgärder mot smugglingen, varjämte undersökning borde verkställas i fråga om organisationens brister med avseende å enhetlig ledning och planläggning av verksamheten. Det borde utredas, i vilken mån den polisverksamhet, som hittills bedrivits av tullverket, borde fortgå eller eventuellt över-

tagas av spritpolisen. I varje fall syntes en såvitt möjligt tydlig gräns böra dragas mellan dessa organs kompetensområden och garantier skapas för erforderligt samarbete dem emellan.

Frågan om organisationen av arbetet för smugglingens motarbetande har jämväl berörts i samband med behandlingen vid 1933 års riksdag av två motioner (I: 159 och II: 305), vilka föranledde riksdagen att i skrivelse (nr 312) till Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande ytterligare åtgärder för bekämpande av smugglingen av alkoholvaror samt om vidtagande av de åtgärder, vartill utredningen kunde föranleda. I de utskottsutlåtanden (första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 15, andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 6), som lågo till grund för riksdagens beslut, omnämndes bland spörsmål, som borde närmare undersökas vid en dylik utredning, frågan om största möjliga samarbete mellan polis- och tullmyndigheterna.

Den här berörda frågan synes mig vara förtjänt att nu upptagas till närmare utredning. Uppenbarligen är det av stor vikt, att den verksamhet för spritsmugglingens bekämpande, som med betydande kostnader bedrives av staten och som av allt att döma måste tills vidare fortgå i oförminskad omfattning, är anordnad på sådant sätt, att åt densamma kan förlänas största möjliga effektivitet. Det vill förefalla, som om nuvarande organisation av verksamheten i detta hänseende lämnar rum för befogade anmärkningar. I sakens natur ligger, att den dualism, som den hittillsvarande organisationen företer, kan vara ägnad att försvåra ett rationellt utnyttjande av de organ, som för arbetet tillskapats. Klagomål över bristande enhetlighet och planmässighet vid verksamhetens anordnande hava också på senare tid från skilda håll framförts i den allmänna diskussionen. Det har därvid framhållits, bland annat, att då såväl tullpersonalen som personal tillhörande spritpolisen utövade polisverksamhet och någon bestämd gräns mellan tull- och polispersonalens uppgifter i detta hänseende icke vore uppdragen, mellan nämnda båda organ stundom framträdde ett konkurrensförhållande, som inverkade menligt på verksamhetens bedrivande.

De brister i sålunda antydda och andra hänseenden, som vidlåda det nu tillämpade systemet för smugglingens bekämpande, synas böra göras till föremål för en närmare undersökning. Med ledning av de resultat, som framkomma vid denna undersökning, torde böra verkställas en förutsättningslös prövning av frågan, vilka åtgärder må kunna vidtagas för åvägabringande av en förbättrad organisation av arbetet för spritsmugglingens bekämpande. Härvid bör största vikt fästas vid anordningar, genom vilka tillfredsställande garantier kunna skapas för enhetlig planläggning och ledning av arbetet samt för nödig samverkan mellan de skilda organ, som därvid hava att medverka. Ej blott spritpolisens och tullpersonalens uppgifter utan jämväl frågan om den nyinrättade statspolisens deltagande i arbetet bör vid utredningen komma under bedömande. Förutom bekämpandet av smugglingen böra även åtgärder för uppdagande av lönnbränning m. m. uppmärksammas.

Av vad här anförts framgår, att den utredning, vars igångsättande jag sålunda vill förorda, närmast bör taga sikte på de organisatoriska problem, som äro förknippade med ett rationellt ordnande av kampen mot spritsmuggling och lönnbränning. Givetvis böra emellertid även spörsmål berörande lagstiftningen mot den olaga rusdryckshanteringen eller om tekniska hjälpmedel vid bekämpandet av denna hantering under utredningen upptagas till behandling i den mån sådant påkallas med hänsyn till organisationsproblemen eller eljest prövas erforderligt.»

Sammanfattning av de sakkunnigas förslag. De sakkunnigas förslag till ändrad organisation av den statliga verksamheten för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker innebär, att ledningen av verksamheten

skall ankomma på tullverket och att kriminalpolismän av vissa städer ställas till tullverkets förfogande för spanings- och undersökningsverksamhet (tullpolis). I samband härmed avvecklas den nuvarande spritpolisorganisationen. Beträffande tullpolisens organisation m. m. förordas ett system, som är uppbyggt efter mönster av statspolisorganisationen.

För mötande av de ökade krav, som den föreslagna organisationen kommer att ställa på kustbevakningen, föreslå de sakkunniga dels omläggning av bevakningssystemet i syfte att ernå större rörlighet, dels omorganisation av kustbevakningen i vissa avseenden. Det föreslås sålunda, bland annat, att den å generaltullstyrelsens stat uppförda befattningen såsom kustbevakningsinspektör förändras till en kustbevakningsdirektörsbefattning, vars innehavare tänkes skola närmast under generaltullstyrelsen utöva chefskapet över kustbevakningen. I fråga om det lokala chefskapet förordas, att detta, med undantag för kuststräckan vid gränsen mot Finland samt för Gotland, uppdrages åt särskilda, uteslutande för denna uppgift förordnade tjänstemän, kustchefer.

Beträffande bevakningens tekniska hjälpmedel föreslås ökning av den nuvarande fortskaffningsmaterielen med två tullkryssare av typ II, fyra tullkryssare av typ III och två tullracer. I fråga om den övriga huvudsakligen mot lega hållna båtmaterielen föreslås en minskning med fem tulljakter samt ett antal mindre motorbåtar. En vedettbåt och en torpedbåt, som nu stå till tullverkets förfogande, skulle, sedan de föreslagna tullkryssarna anskaffats, icke vidare användas.

I fråga om personalen föreslås, dels att förste kustvakts- och kustbevakningsbiträdesgraderna avskaffas, dels att vissa fordringar uppställas såsom villkor för erhållande av extra ordinarie anställning vid kustbevakningen, dels ock att kurser anordnas för utbildning till befattningar såsom motorskötare och kustöveruppsyningsman. Vidare framläggas förslag om särskilda arvoden åt befälhavare och motorskötare å vissa farkoster, om vissa ändringar i gällande bestämmelser om traktamentsersättningar enligt tullverkets resereglemente och tilläggsbestämmelserna därtill samt om försäkring å tullverkets motorfordon.

Antalet kustdistrikt minskas från 22 till 6 och antalet kustposteringar från 196 till 106. Den ordinarie personalstyrkan vid kustbevakningen skulle, bortsett från den för distriktschefsexpeditionerna avsedda personalen, utgöras av 345 man, vilket innebär en minskning av den nuvarande ordinarie personalstyrkan med 4 man. Vidare tänkes antalet icke-ordinarie kustbevakningstjänstemän, vilket under år 1934 utgjorde i medeltal 181 man, minskat till 80 man.

I fråga om lönnbränningen föreslå de sakkunniga bland annat, att särskilda medel måtte ställas till vissa länsstyrelsers förfogande för att användas till åtgärder mot lönnbränning m. m.

De sakkunniga framlägga slutligen förslag till vissa författningsändringar, avseende dels utvidgning av iterationsstraffens tillämpning vid

olovlig befattning med spritdrycker och vin, dels medgivande av rätt till förtida försäljning av beslagtagna forslingsredskap i vissa fall, dels avskaffande av beslagarandelssystemet enligt lagen om straff för olovlig varuinförsel och lagen med särskilda bestämmelser om olovlig befattning med spritdrycker och vin, dels utvidgning av rätten att hejda transportmedel för utövande av tullkontroll, dels ock undantag i fråga om tullverkets motorfordon från de i motorfordonsförordningen meddelade hastighetsbestämmelserna.

Beträffande den ekonomiska innebörden av de sakkunnigas förslag må anmärkas, att desamma beräknas medföra någon om ock obetydlig minskning av de nuvarande årliga kostnaderna för kustbevakningen och den särskilda polisverksamheten för uppdagande av olovlig införsel av spritdrycker, lönnbränning m. m.

II. Huvuddragen av den nuvarande organisationen för den olovliga sprithanteringens bekämpande.

Tullverket. Tullverkets huvuduppgift är att uppbära tull och vissa andra allmänna avgifter. I anslutning härtill har tullverket att förhindra olovlig varuinförsel samt att i övrigt utöva viss uppsikt över trafiken inom tullområdet. Denna uppsikt fullgöres under generaltullstyrelsens överinseende dels å tullplats — varmed förstås ort, där tullanstalt finnes inrättad — av lokal tullbevakning, dels utmed rikets kuster och landgränser av kust- och gränsbevakning, fördelad i kust- och gränsposteringar. Spritsmugglingen till Sverige äger huvudsakligen rum på rikets kuster. Uppgiften att förhindra denna trafik ankommer därför i främsta rummet på kustbevakningen. Innan de sakkunniga övergå att redogöra för kustbevakningens nuvarande organisation, må dock några ord nämnas även om den lokala tullbevakningens och gränsbevakningens organisation.

Med hänsyn till utövandet av *tullverkets lokala uppsikt* och till expedieringen i tullhänseende av trafiken är tullområdet indelat i tulldistrikt. Över vart och ett av dessa distrikt har en av distriktets tullanstalter överinseende. Tullanstalt benämnes alltefter dess organisation och omfattningen av densamma tillagd befogenhet centraltullkammare (sådan är inrättad endast i Stockholm, Göteborg och Malmö), tullkammare, gränstullkammare (sådan finnes endast i Karlstad), tullstation och tullexpedition. Centraltullkammare står under chefskap av en tulldirektör; föreståndare för tullkammare benämnes tullförvaltare. Den lokala tullbevakningen står under chefskap av tullanstaltens föreståndare, dock att vid central-

tullkammare tullbevakningen närmast under tulldirektören lyder under föreståndaren för tullbevakningsinspektionen, vilken föreståndare benämnes tullbevakningschef. I avseende å den allmänna bevakningens ordnande vid tullplats stadgas i § 17 tjänstgöringsreglementet för tullverket den 14 december 1910 (bih. nr 86), att, i den mån trafiken det kräver, vakt skall natt och dag hållas vid hamnen för hindrande och upptäckande av olovlig varuinförsel m. m., samt att därjämte, där sådant anses erforderligt, patrulleringar skola verkställas dels med tullbåt i hamnen och å närgränsande vatten, dels till lands vid omgivande stränder, landnings- och lossningsställen.

Tullverkets *gränsbevakning* är enligt generaltullstyrelsens cirkulär den 12 januari 1928 (Tullverkets författningssamling 1928: 8) fördelad på sju gränsdistrikt. Chefskapet för gränsbevakningen utövas i Haparanda, Kiruna, Skellefteå, Östersunds, Storliens och Strömstads gränsdistrikt av tullförvaltarna å dessa platser samt i Dalslands, Värmlands och Dalarnas gränsdistrikt av gränsbevakningschefen i Karlstad. Chef för gränsdistrikt lyder direkt under generaltullstyrelsen. Generaltullstyrelsen bestämmer å vilka orter gränsbevakningspersonal skall posteras ävensom de särskilda posteringarnas bevakningsområden m. m.

Kustbevakningen bestrides av utmed rikets kuster förlagd kustbevakningspersonal, vilken verkställer patrullering dels till sjöss, dels till lands.

Den nuvarande, vid 1922 års riksdag beslutade organisationen av kustbevakningen är grundad på ett av 1914 års tullkommission avgivet, av 1920 års kustbevakningssakkunniga överarbetat förslag.

Den centrala ledningen av kustbevakningen utövas av generaltullstyrelsen. Å generaltullstyrelsens stat är uppförd en befattning såsom kustbevakningsinspektör, vilken har till åliggande, bland annat, att hålla tillsyn över kustbevakningen och dess tjänstemateriel och att, efter särskilt förordnande, i styrelsen föredraga vissa kustbevakningen rörande ärenden. För handläggningen av kustbevakningsärenden äro å kustbevakningsinspektörens expedition anställda en byråinspektör (extra stat), en ingenjör (extra befattningshavare) och ett kontorsbiträde, varjämte en amanuens biträder med uppsättning av koncept till skrivelser m. m.

Kustbevakningen är enligt generaltullstyrelsens ovanberörda cirkulär den 12 januari 1928 fördelad på tjugotvå kustdistrikt, vilka omfatta kusttrakterna till i cirkuläret angivna tulldistrikt. Chefskapet för kustbevakningen inom varje kustdistrikt utövas i Stockholm, Göteborg och Malmö kustdistrikt av tullbevakningschefen i dessa städer samt i övriga kustdistrikt av tullförvaltaren vid den tullkammare, efter vilken kustdistriktet benämnts.

Chef för kustdistrikt, vilken såsom sådan icke åtnjuter något särskilt arvode, åligger enligt generaltullstyrelsens cirkulär den 20 december 1922 (Tullverkets författningssamling 1922: 445) att närmast under kustbevakningsinspektören handhava förekommande administrativa och kamerala

bestyr inom distriktet. Vid fullgörandet av detta uppdrag har chef för kustdistrikt enahanda allmänna befogenhet och åligganden beträffande honom underlydande kustbevakningspersonal, som i författningarna föreskrives för föreståndare för tullanstalt i allmänhet i fråga om denne underställd tullpersonal. Härutöver åligger chef för kustdistrikt bland annat att med oavlåtlig uppmärksamhet på kustbevakningens uppgift hava sorgfällig vård och tillsyn däråå, att bevakningen inom hans distrikt motsvarar denna uppgift, och förskaffa sig noggrann kännedom om varje förhållande, som kan påkalla förändrade eller särskilda bevakningsanordningar, samt, om dessa med tillgänglig personal och i övrigt inom gränserna för hans befogenhet kunna åstadkommas, skyndsamt vidtaga desamma men i annat fall göra framställning därom hos kustbevakningsinspektören eller i mera omfattande fall generaltullstyrelsen. Vidare skall chef för kustdistrikt på obestämda tider, minst en gång i varje kvartal, besöka envar distriktet tillhörande kustpostering och därvid, jämte meddelande av nödiga råd och upplysningar i tjänsten, dels förskaffa sig fullständig kännedom om, huru den honom underlydande personalen fullgjort sina tjänsteplikter, dels ock tillse, att kronans till personalens begagnande upplåtna farkoster, persedlar och inventarier befinnas i fullgott skick ävensom att personalen tillhörig tjänstefarkost med tillbehör och annan tjänstemateriel äro för därmed avsedda bevakningsförrättningar tjänliga och motsvara vederbörande legoanslag. För fullgörandet av dessa åligganden äger chef för kustdistrikt att påkalla biträde av tullpersonal, som är underordnad honom i egenskap av chef för tullanstalt eller tullförvaltningsavdelning.

Generaltullstyrelsen bestämmer de platser, vid vilka kustbevakning skall posteras, samt de särskilda posteringarnas bevakningsområden. Å vederbörande kustdistriktschef ankommer däremot att indela personalen till tjänstgöring vid de olika posteringarna. Antalet kustposteringar inom de olika kustdistrikten utgjorde under år 1934 tillhopa 198, därav 163 fasta och 35 tillfälliga, vilket innebär en ökning med 56 posteringar i förhållande till den för 1922 års riksdag framlagda organisationsplanen.

Personalen vid kustbevakningen utgöres av kustöveruppsyningsmän, kustuppsyningsmän, förste kustvakter, kustvakter, kustbevakningsbiträden samt extra ordinarie och extra kustbevakningsbiträden. Kustöveruppsyningsmän finnas endast i vissa distrikt. Är i kustdistrikt anställd mer än en kustöveruppsyningsman, delas detta i kustöveruppsyningsmansområden. Närmast under chefen för kustdistriktet utövar kustöveruppsyningsmannen tillsyn över bevakningen inom distriktet resp. kustöveruppsyningsmansområdet. Den ordinarie kustbevakningspersonalen, vilken enligt staten för första halvåret 1923 uppgick till sammanlagt 287 man, har sedermera — huvudsakligen genom beslut vid 1930 års riksdag — ökats med 60 man och uppgår för närvarande till 347 man. Under år 1934 användes i medeltal 181 extra ordinarie eller extra kustbevakning-

biträden i tjänstgöring. Kustbevakningspersonalens fördelning på olika distrikt (den 1 februari 1935) framgår av följande tabell.

Kustdistrikt	Kust-över-upps.-män	Kust-upp-synings-män	Förste kust-vakter	Kust-vakter	Kust-bevak-nings-biträden[1]	E. o. och extra kust-bevak-nings-biträden	Summa	Kustens längd
	Lönegrad							
	12	8	7	6	5			Km
Haparanda	1	[2] 1	1	1	1	1	6	62
Luleå	—	1	1	1	1	1	5	92
Skellefteå	—	1	1	2	—	3	7	120
Umeå	—	1	1	2	1	5	10	151
Härnösand	—	2	—	2	—	5	9	132
Sundsvall	—	2	—	2	—	1	5	124
Gävle	—	2	1	2	1	2	8	142
Stockholm	1	6	5	10	7	23	52	290
Nyköping	—	1	—	1	1	3	6	51
Norrköping	1	2	—	4	2	4	13	127
Visby	—	1	1	3	1	—	6	265
Kalmar	1	3	3	9	1	3	20	[3] 429
Karlskrona	2	2	4	9	4	9	30	109
Åhus	3	2	3	16	4	15	43	109
Trälleborg	2	1	4	13	6	21	47	121
Malmö	2	4	8	12	4	18	48	89
Hälsingborg	2	1	8	16	4	14	45	119
Halmstad	1	1	2	5	2	5	16	61
Varberg	1	3	1	8	3	4	20	71
Göteborg	2	7	3	18	4	23	57	61
Lysekil	2	7	3	17	4	10	43	73
Strömstad	1	4	2	11	3	11	32	83
Summa	**22**	**55**	**52**	**164**	**54**	**181**	**528**	

[1] I medeltal under år 1934.
[2] I Haparanda kustdistrikt finnas dessutom 2 gränsuppsyningsmanstjänster, vilka skola vid inträffande ledighet utbytas mot 1 förste kustvakt- och 1 kustvakttjänst.
[3] Inklusive Öland.

I den i tabellen redovisade personalstyrkan ingå jämväl sådana ordinarie kustbevakningstjänstemän eller extra ordinarie eller extra kustbevakningsbiträden, vilka vid utgången av år 1934 tjänstgjorde ombord å tre i utsjöbevakning använda fartyg, men däremot icke övrig å dessa fartyg anställd personal (39 man).

Tidvis hava i tullverket varit anställda s. k. tulldetektiver. För närvarande finnes anställd endast en sådan tjänsteman, vilken är placerad hos chefen för Stockholms kustdistrikt.

För patrullering till sjöss är kustbevakningen försedd med farkoster av olika slag. För patrulleringen till lands användas automobiler, motorcyklar och cyklar, varjämte personalen inom vissa distrikt hava skyddshundar till sin hjälp. Kustbevakningens fortskaffningsmateriel tillhandahålles delvis av tullverket, delvis av vederbörande tjänstemän, som härför uppbära lega eller på annat sätt bestämd ersättning. Be-

träffande kustbevakningens tekniska hjälpmedel lämnas i det följande en utförligare redogörelse.

Kostnaderna för kustbevakningens verksamhet bestridas dels från de å riksstaten uppförda anslag till tullverket, dels ock från ett under sjunde huvudtiteln uppfört anslag till särskilda åtgärder för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m. Utöver dessa anslagsmedel förfogar generaltullstyrelsen för bekämpande av olovlig varuinförsel även över medel, som jämlikt bestämmelserna i 19 § i lagen den 8 juni 1923 (nr 147) om straff för olovlig varuinförsel (nedan benämnd varuinförsellagen) och 23 § i lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin (nedan benämnd spritinförsellagen) stå till styrelsens förfogande för uppmuntran av tulltjänstemän och polismän, som ådagalagt synnerligt nit vid beivrande av olovlig införsel, eller för särskilda åtgärder till motverkande av sådan införsel (»smuggelfonden»).

Utgifterna för kustbevakningen samt för åtgärder för smugglingens bekämpande under budgetåret 1933/1934 uppgingo till följande belopp (avrundade till jämnt krontal):

A. Tullmedel:

Avlöningar till ordinarie personal	kronor	912 628		
» » icke ordinarie personal	»	364 068		
Vikariatsersättningar	»	8 455		
Resekostnads- och traktamentsersättningar	»	25 342		
Dyrtidstillägg	»	122 225	kronor	1 432 718
Byggnader, hyror och tomtören			»	8 518
Drift av mot lega hållen fortskaffningsmateriel	kronor	37 432		
Legor	»	84 786	»	122 218
Övriga utgifter			»	23 724
			Summa kronor	**1 587 178**

B. Anslaget till särskilda åtgärder för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m.:

Anskaffning av båtmateriel	kronor	11 555
Anskaffning av annan fortskaffningsmateriel	»	9 172
Förhyrning av fortskaffningsmateriel	»	14 505
Bemanning och drift av i utsjöbevakning använda fartyg	»	239 248
Underhåll och drift av fortskaffningsmateriel	»	223 462
Ersättning för i tulltjänst använda velocipeder	»	5 355
Vissa traktamentsersättningar	»	134 411
Anskaffning av maskindelar m. m. samt andra diverse kostnader	»	34 168
Summa	kronor	**671 876**

C. Smuggelfonden:

Gratifikationer åt tull-, polis- och lotstjänstemän	kronor	54 812
Kostnader för detektiver samt tulltjänstemäns utbildning i detektivtjänst	»	11 729

Avlöningar till tekniska biträden hos kustbevakningsinspektören	kronor	11 329
Anslag till tullmyndigheter till särskilda åtgärder för bekämpande av olovlig varuinförsel	»	26 442
Diverse	»	19 676
Summa	kronor	**123 988.**

De under A) upptagna beloppen hänföra sig uteslutande till kustbevakningen, varemot beloppen under B) och C) avse även andra grenar av tullverkets förvaltningsområde. De utgifter, som under ifrågavarande budgetår bestritts från det under B) avsedda anslaget, fördela sig med 534 kronor på lokaltullförvaltningen, 32 622 kronor på gränsbevakningen och 638 720 kronor på kustbevakningen.

Spritpolisen. Alltsedan budgetåret 1923/1924 har riksdagen på förslag av Kungl. Maj:t under femte huvudtiteln anvisat anslag till särskild polisverksamhet för uppdagande av olovlig införsel av spritdrycker, lönnbränning m. m. Ordet »lönnbränning», vilket ursprungligen icke ingick i anslagsrubriken, infogades däri från och med budgetåret 1930/1931. Avsikten därmed var att åstadkomma full klarhet därom, att anslaget finge tagas i anspråk jämväl för uppdagande av lönnbränning.

Rörande tillkomsten av ifrågavarande anslag må meddelas följande.

Vid ett inför överståthållaren den 20 september 1922 hållet sammanträde med representanter för överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Stockholms län, generaltullstyrelsen, kontrollstyrelsen, Stockholms stadsfullmäktige, Stockholms stads nykterhetsnämnd och aktiebolaget Stockholmssystemet avhandlades frågan om vidtagande av mera verksamma åtgärder för bekämpande av spritsmugglingen och den därav följande olagliga spritförsäljningen i huvudstaden och dess omnejd, samt tillsattes en kommitté för utarbetande av förslag i sådant avseende. Denna kommitté avgav den 25 oktober 1922 utlåtande med förslag i ämnet och hemställde därvid, att vid Stockholms polisverk måtte inrättas en särskild tullpolisavdelning lydande närmast under tredje polisintendenten och med åliggande att inom Stockholms län och Stockholms stad bedriva spaning för uppdagande av olovlig införsel och därmed sammanhängande olovlig försäljning av spritdrycker samt härvid samarbeta med tullverkets personal och lämna tullverket det biträde, som påkallades av berörda tjänstgörings ändamål.

Med skrivelse den 11 november 1922 överlämnade överståthållarämbetet kommitténs utlåtande till Kungl. Maj:t, varvid ämbetet anslöt sig till kommitténs förslag. Tillika hemställde ämbetet, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva, att medel anvisades för bestridande av viss andel av kostnaderna för den ifrågavarande polisavdelningen, under förutsättning att Stockholms stad bidroge med en del av samma kostnader. Sedan generaltullstyrelsen och kontrollstyrelsen i avgivna yttranden biträtt förslaget samt kontrollstyrelsen därvid framhållit såsom

önskvärt, att utöver det för Stockholms stad och län avsedda beloppet ytterligare ett belopp stode till Kungl. Maj:ts förfogande för att bereda möjlighet att vidtaga liknande åtgärder å andra orter, föreslog Kungl. Maj:t i proposition nr 36 år 1923 riksdagen att för ifrågavarande ändamål för budgetåret 1923/1924 anvisa ett anslag av 125 000 kronor. Förslaget bifölls av riksdagen.

Anslag för ifrågavarande ändamål har sedermera anvisats för varje budgetår. Anslagets storlek utgjorde under budgetåren 1925/1926—1929/1930 150 000 kronor årligen, under budgetåret 1930/1931 135 000 kronor samt under varje därefter följande budgetår 200 000 kronor. Att anslaget för budgetåret 1930/1931 bestämdes till 135 000 kronor var i huvudsak föranlett av en utav generaltullstyrelsen och kontrollstyrelsen verkställd, med skrivelse den 27 november 1929 överlämnad utredning rörande organisationen för bekämpande av den olovliga införseln av spritdrycker m. m. Beträffande innebörden av denna utredning torde få hänvisas till en i proposition nr 54 till 1930 års riksdag lämnad redogörelse.

En avsevärd del av anslaget har brukat ställas till överståthållarämbetets förfogande med bemyndigande för ämbetet att till Stockholms stad utbetala visst bidrag till underhåll av särskild polisavdelning, tillhörig Stockholms poliskår, för uppdagande av olovlig införsel av spritdrycker m. m. Bidraget, vilket tidigare utgick med viss andel — under budgetåren 1923/1924—1924/1925 två tredjedelar och budgetåren 1925/1926—1930/1931 tre fjärdedelar — av sammanlagda kostnaden för nämnda ändamål under vederbörande tidsperiod dock med ett högsta belopp för varje period av 50 000 kronor under nyssnämnda två budgetår och därefter 75 000 kronor, har från och med budgetåret 1931/1932 bestämts till 110 000 kronor årligen, under villkor att Stockholms stad för samma ändamål beviljade minst 25 000 kronor.

Förutom till nu berörda ändamål har Kungl. Maj:t av det för varje budgetår beviljade anslaget bemyndigat vissa länsstyrelser att använda närmare angivna belopp för uppdagande av olovlig införsel av spritdrycker, lönnbränning m. m.

Under budgetåren 1930/1931—1934/1935 hava medel från ifrågavarande anslag anvisats till överståthållarämbetet samt följande länsstyrelser med högst nedan angivna belopp:

Myndighet	1930/1931 Kronor	1931/1932 Kronor	1932/1933 Kronor	1933/1934 Kronor	1934/1935 Kronor
Överståthållarämbetet.....	75 000	110 000	110 000	110 000	110 000
Länsstyrelsen i					
Stockholms län.....	1 500	—	—	—	—
Östergötlands »	4 800	4 800	4 800	4 800	4 800
Malmöhus »	18 000	32 000	32 000	32 000	34 400
Hallands »	2 400	1 600	1 700	—	—
Göteborgs o. Bohus »	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000
Värmlands »	3 000	3 000	4 000	1 000	500
Kopparbergs »	—	3 000	3 000	4 000	4 000
Gävleborgs »	10 000	10 000	8 000	8 000	8 000
Västernorrlands »	—	5 000	5 000	5 000	5 000
Västerbottens »	—	750	2 500	2 500	2 500
Norrbottens »	—	6 900	11 000	10 400	11 150
Summa kronor	**132 700**	**195 050**	**200 000**	**195 700**	**198 350**
Nettoutgifter	128 967	177 656	197 642	177 592	—

Med avseende å den vid Stockholms poliskår för ovanberörda ändamål anställda polisstyrkans organisation och verksamhet har Kungl. Maj:t genom brev den 28 september 1923 meddelat följande bestämmelser:

»Under befäl av tredje polisintendenten i Stockholm skall vid Stockholms poliskår finnas anställt det antal för nedan angivna ändamål erforderliga polismän, som det till deras avlöning lämnade anslag medgiver. Dessa polismän skola hava polismannabefogenhet jämväl inom Stockholms län.

Polispersonalen i fråga skall inom Stockholms stad och län *dels* under samarbete med tullpersonalen bedriva spaning för uppdagande av olovlig införsel och därmed sammanhängande olovlig försäljning av spritdrycker samt i övrigt fullgöra de åligganden, som jämlikt bestämmelserna i lagen den 8 juni 1923 om straff för olovlig varuinförsel kunna ankomma å densamma, *dels* lämna tullverket allt det biträde, som påkallas för fullgörande av dess personal tillkommande åligganden beträffande olovlig spritinförsel, *dels ock* fullgöra den tjänstgöring i övrigt, som tredje polisintendenten i Stockholm prövar för ifrågavarande ändamål nyttig.»

Under de senaste åren har Kungl. Maj:t i samband med beviljandet av bidrag till Stockholms stad förordnat, att stadens ifrågavarande polisverksamhet finge, om anledning därtill förelåge, utsträckas jämväl till annat län än Stockholms.

Vid anvisandet av medel åt länsstyrelserna har Kungl. Maj:t i enlighet med förslag av generaltullstyrelsen och kontrollstyrelsen i ovanberörda skrivelse den 27 november 1929 brukat dels förklara, att den polisverksamhet, för vilken medel anslagits, finge, då för fullföljd av påbörjad spaning eller eljest anledning därtill förelåge, utsträckas till annat län, dels ock föreskriva bland annat, att envar länsstyrelse skulle till generaltullstyrelsen och kontrollstyrelsen meddela uppgift om vilken tjänsteman, som hade att för länets vidkommande utöva närmaste ledningen av berörda verksamhet; att i förordnande eller instruktion, som utfärdades för polisman med

uppdrag att ombesörja polisverksamhet av förevarande slag, skulle intagas bestämmelse av sådant innehåll, att verksamheten i ifrågakommande delar komme att bedrivas under samverkan med vederbörande tullmyndigheter.

Ifrågavarande verksamhet är inom olika län ordnad på mycket växlande sätt; några enhetliga bestämmelser härom äro icke utfärdade. Som regel användas anslagen till rese- och traktamentsersättningar samt arvoden åt personer — ofta polismän med annan verksamhet — vilka förordnas att bedriva spritpolisverksamhet.

Den i *Stockholm* anordnade s. k. spritpolisavdelningen består av en förman med kriminalöverkonstapels tjänsteställning, åtta kriminalkonstaplar samt två extra polismän. Avlöningen till den vid avdelningen tjänstgörande personalen bestrides av anslaget. I övrigt användes anslaget till ersättning åt personalen för utgifter i tjänsten med varierande belopp, vanligen 200 kronor i månaden, samt vidare till ersättning för resor i tjänsten, till underhåll av och driftkostnad för en motorbåt, till arvode åt en motorbåtsförare, som samtidigt är chaufför, till kostnad för lega av automobiler, till gratifikationer åt utom polisen stående personer för medverkan, till telefon- och andra utgifter m. m.

Enligt till chefen för socialdepartementet inkomna redogörelser hava de för budgetåret 1933/1934 till länsstyrelserna anvisade medlen använts på i huvudsak följande sätt.

I *Östergötlands län* hava en kriminalöverkonstapel och två kriminalkonstaplar varit förordnade att under landsfogdens i länet ledning och i samråd med tullförvaltaren i Norrköping verkställa de undersökningar, som inom länet erfordrades för uppdagande och beivrande av olovlig införsel av spritdrycker och annan olaga rusdryckshantering. Av det beviljade anslaget, 4 800 kronor, hade ett belopp av 1 675 kronor utgjort arvoden samt återstoden utbetalts till polismännen såsom rese- och traktamentsersättningar samt gottgörelser för särskilda med verksamheten i övrigt förenade kostnader.

I *Malmöhus län* har det till länsstyrelsens förfogande ställda anslaget, 32 000 kronor, fördelats med 26 300 kronor till poliskammaren i Malmö, 4 000 kronor till poliskammaren i Hälsingborg, 100 kronor till magistraten i Landskrona — vilket belopp dock ej tagits i anspråk — 1 500 kronor till magistraten i Ystad och 100 kronor till magistraten i Trälleborg, av vilket sistnämnda belopp 80 kronor använts. I Malmö har under budgetåret vid kriminalpolisavdelningen därstädes varit inrättad en spritpolisavdelning, bestående av två kriminalkonstaplar och fem tillförordnade kriminalkonstaplar under befäl av en kriminalöverkonstapel, vilken tillika förestått en avdelning för behandling av lösdrivare. Den vid avdelningen tjänstgörande personalen har innehaft länsstyrelsens förordnande att å Malmöhus läns landsbygd övervaka efterlevnaden av gällande författningar rörande försäljning och införsel av rusdrycker samt i övrigt

utöva tillsyn över olaga sprithantering. De till disposition stående medlen hava använts på följande sätt, nämligen 1 500 kronor till arvode åt avdelningens föreståndare, 1 565 kronor till lönetillägg åt de tillförordnade kriminalkonstaplarna, 5 904 kronor 36 öre till lönetillägg åt spritpolis i Landskrona och Trälleborg samt ersättning åt extra biträden och medhjälpare, 2 100 kronor till avlöning åt ett skrivbiträde, 3 900 kronor till avlöning åt en chaufför, 4 249 kronor 75 öre för reparation och underhåll av en automobil samt garagehyra, automobilskatt och drivmedel för automobilen, 3 420 kronor 97 öre till traktamentsersättning och särskilda utlägg samt 3 659 kronor 92 öre till telefonavgifter m. m. — I Hälsingborg hava en poliskommissarie och två poliskonstaplar varit förordnade såsom spritpoliser. Tjänstgöringsområdet har utgjorts av Luggude, Rönnebergs, Onsjö och Harjagers häraders landsbygd samt hela Kristianstads län. Av det anvisade beloppet, 4 000 kronor, hava 1 000 kronor utgått till kommissarien såsom ersättning för ledning av arbetet, 655 kronor utbetalts till konstaplarna såsom ersättning för utgifter i tjänsten och 2 345 kronor inbetalts till drätselkammaren såsom ersättning för skjutsar. — I Landskrona har en kriminalkonstapel innehaft förordnande såsom spritpolis inom Rönnebergs, Onsjö och Harjagers härader. Av anslaget till magistraten har ingen ersättning utgått. — I Ystad har en extra polisöverkonstapel varit förordnad såsom spritpolis inom Vemmenhögs, Ljunits och Herrestads härader. Vid spaningarna har han såsom biträden anlitat poliskonstaplar från staden eller fjärdingsmän. Det för Ystad anvisade anslaget, 1 500 kronor, har disponerats med 588 kronor 50 öre såsom ersättning till överkonstapeln, 134 kronor såsom ersättning åt polismän för lämnat biträde och 777 kronor 50 öre såsom kostnad för automobilkörning, olycksfallsförsäkring och telefon. — I Trälleborg hava två poliskonstaplar använts för ändamålet, vilka varit förordnade inom Vemmenhögs härad. Av anslaget har ett belopp av 80 kronor utanordnats för gäldande av telefonabonnemang.

I *Göteborgs och Bohus län* hava en biträdande kriminalkommissarie vid polisverket i Göteborg samt en extra polisman och en f. d. polisman varit förordnade att tjänstgöra såsom extra polismän inom länet. Kriminalkommissarien har ägt uppbära ett arvode med femton kronor för dag, när han tjänstgjort utom Göteborg, samt vid resor resekostnadsersättning enligt II klassen i allmänna resereglementet. För envar av de båda polismännen har varit bestämd en avlöning av 250 kronor för månad, varjämte de ägt åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt klass II E allmänna resereglementet. Kostnaderna hava under budgetåret utgjort sammanlagt 16 913 kronor 38 öre.

I *Värmlands län* har spritpolis förordnats endast då statspolis icke kunnat anlitas. Av det anvisade beloppet, 1 000 kronor, hava sammanlagt 232 kronor tagits i anspråk.

I *Kopparbergs län* hava vid olika tillfällen landsfiskalsaspiranter va-

rit förordnade att inom vissa landsfiskalsdistrikt verkställa spaningar och undersökningar angående olovlig brännvinstillverkning, olovlig försäljning av rusdrycker och pilsnerdricka samt spritsmuggling från Norge. Ersättning har brukat utgå med visst arvode för dag. Av anslaget, 4 000 kronor, har ett belopp av 3 990 kronor tagits i anspråk.

I *Gävleborgs län* hava två landsfiskalsaspiranter under vissa tider innehaft förordnande att såsom särskilda polismän verkställa efterspaning och annan undersökning angående olovlig införsel av spritdrycker och annan olaga rusdryckshantering. De sålunda förordnade hava ägt åtnjuta dels visst arvode per dag, dels resekostnadsersättning. Sammanlagt har av anslaget, 8 000 kronor, utbetalts 6 886 kronor 57 öre.

I *Västernorrlands län* har anslaget delvis tagits i anspråk för utbetalning av mindre ersättningar åt polisaspiranter, som haft till uppgift att biträda med ifrågavarande slag av polisverksamhet, men huvudsakligen använts på det sättet, att belopp av växlande storlek ställts till vissa landsfiskalers förfogande. Av dessa belopp har ersättning utbetalts till fjärdingsmän, polismän och enskilda personer m. m. Å anslaget, 5 000 kronor, hade uppstått en besparing av 22 kronor 84 öre.

I *Västerbottens län* har det anvisade beloppet, 2 500 kronor, helt använts för ersättning åt en person, som under större delen av budgetåret haft till uppdrag att i egenskap av extra polisman inom länet, företrädesvis i Nordmalings polisdistrikt, under samverkan med vederbörande tullmyndigheter utöva tillsyn över efterlevnaden av varuinförsellagen, spritinförsellagen och brännvinstillverkningsförordningen.

I *Norrbottens län* har anslaget använts dels till avlöning och resekostnadsersättningar åt en person, som varit förordnad att mot ett arvode av 250 kronor för månad i egenskap av extra polisman biträda polismyndigheterna inom Tornedalen med upprätthållande av allmän ordning och säkerhet samt att medverka vid uppdagande av olovlig införsel av spritdrycker och dylikt, dels ock till anslag åt vissa landsfiskalsdistrikt för utbetalning av traktamenten och resekostnadsersättningar åt polismän, som beordrats företaga resor huvudsakligen för uppdagande av lönnbränning. Av anslaget, 10 400 kronor, hava sålunda till nämnde polisman utbetalts tillhopa 5 959 kronor 11 öre, därav arvode 3 000 kronor, samt till landsfiskalsdistrikt tillhopa 4 184 kronor 82 öre.

Gällande bestämmelser om beslags- och undersökningsrätt enligt spritinförsellagen m. m. Tull- och polispersonalens verksamhet i avseende å bekämpandet av spritsmugglingen regleras av spritinförsellagen, vilken dock i vissa avseenden hänvisar till bestämmelser i varuinförsellagen.

Enligt 15 § 1 mom. spritinförsellagen åligger det tulltjänsteman, polisman eller lotstjänsteman att verkställa beslag å spritdrycker och vin, vilka skäligen kunna antagas vara förverkade på den grund att de äro olovligen införda, ävensom å forslingsredskap, som skäligen kan antagas vara enligt

samma lag förverkat. Enahanda bestämmelse gäller enligt 9 § varuinförsellagen i fråga om beslag å egendom, som enligt denna lag kan antagas vara förverkad.

Jämlikt 11 § varuinförsellagen äger tulltjänsteman, där honom anbefalld tjänstgöring därtill föranleder, med iakttagande av vad i lagen föreskrives, anställa undersökning angående brott, som avses i lagen. Enahanda undersökningsrätt tillkommer jämväl polisman och lotstjänsteman, i den mån deras tjänsteåligganden kunna giva anledning därtill, dock med den inskränkningen att å fartyg, liggande i hamn, där tullförvaltning finnes, undersökning icke må företagas av annan än tulltjänsteman. Närmare föreskrifter om vad som skall iakttagas vid anställande av undersökning angående olovlig varuinförsel äro i lagen meddelade allenast i avseende å hus- och kroppsrannsakan (12—14 §§).

Beträffande rätten att företaga husrannsakan för eftersökande ev egendom, som kan antagas enligt varuinförsellagen vara förverkad, gäller enligt 12 § 1 mom., att husrannsakan inom vissa lokaler, som äro mera allmänt tillgängliga eller av misstänkt karaktär, må företagas av bland andra polisman eller tulltjänsteman, där dem anbefalld tjänstgöring därtill föranleder. Enligt 2 mom. i samma paragraf, vilket moment erhållit sin nu gällande lydelse genom lag den 12 maj 1933 (nr 190), må husrannsakan vidare företagas hos den, som är på sannolika skäl misstänkt för brott, varå straffarbete eller fängelse enligt lagen kan följa, för eftersökande av egendom, som kan antagas vara genom brottet förverkad. För samma ändamål må husrannsakan äga rum även hos annan än den misstänkte i anledning av brott, varå kan följa straffarbete, därest sannolika skäl äro att genom brottet förverkad egendom skall där anträffas. Förordnande om husrannsakan, som avses i 2 mom., må meddelas, förutom av Konungens befallningshavande, landsfogde med flera, av följande tjänstemän i tullverket, nämligen tulldirektör, tullförvaltare, kustbevakningsinspektör, chef för kustbevakningsdistrikt, gränsbevakningschef samt tullverkets vederbörande åklagare. Utan förordnande må husrannsakan, när fara är i dröjsmål, företagas av tulltjänsteman i lägst överuppsyningsmans ställning, eller, där egendom, som kan antagas vara förverkad, på färsk gärning följts eller spårats till lägenheten, jämväl av annan tulltjänsteman eller polisman.

Undersökning å person efter olovligen infört gods må enligt 14 § 1 mom. varuinförsellagen i dess lydelse enligt lag den 1 juni 1928 (nr 146) i regel företagas endast å den, som å fartyg eller eljest ankommer från utlandet till ort där tullförvaltning finnes eller som anträffas vid gräns- eller kustort, samt endast då mot personen i fråga föreligger på sannolika skäl grundad misstanke, att han har på sig förstucket gods.

Vad i 11—14 §§ varuinförsellagen stadgas skall enligt 9 § spritinförsellagen äga motsvarande tillämpning, då fråga är om brott, som avses i 1 kap. i sistnämnda lag, d. v. s. olovlig införsel av spritdrycker och vin eller olovlig befattning med olovligen införda sådana drycker, eller om egendom,

som på grund av stadgande i detta kapitel skall vara förverkad. Härförutom äger enligt 4 § 1 mom. spritinförsellagen tulltjänsteman, där honom anbefalld tjänstgöring därtill föranleder, å farkost företaga den visitation, som oundgängligen erfordras för utrönande, huruvida mot det i 2 § stadgade förbudet mot införsel av spritdrycker och vin till svenskt territorialvatten sådana drycker medföras å farkosten.

Att märka är, att de bestämmelser om beslag samt hus- och kroppsrannsakan, som finnas meddelade i lagen den 12 maj 1933 (nr 182) om vissa tvångsmedel i brottmål, äro tillämpliga, i den mån avvikande bestämmelser därom icke gälla enligt varuinförsellagen och spritinförsellagen.

I fråga om tulltjänstemans rätt att anhålla (gripa) person, som misstänkes för smugglingsbrott, äro allmänna regler att tillämpa. Anhållningsrätt tillkommer sålunda icke tulltjänsteman i denna hans egenskap i andra fall än då envar äger gripa den för brottet misstänkte.

Rätt att besluta om häktning är icke tillagd tulltjänsteman utan tillkommer endast häktningsmyndighet; sådan myndighet har jämväl att pröva frågor om kvarhållande.

Åtal för brott enligt varuinförsellagen ävensom angående brott, varom i 1 kap. spritinförsellagen sägs, ankomma på tullverkets vederbörande åklagare och anhängiggöras vid vederbörlig tullmålsdomstol. Mål angående olovlig befattning med spritdrycker och vin, som olovligen införts, må dock anhängiggöras även vid allmän domstol, varvid åtalet ankommer på allmän åklagare. Mål angående brott, som avses i 2 kap. spritinförsellagen, skall anhängiggöras vid allmän domstol av vederbörande allmänne åklagare.

Rätt att verkställa beslag å egendom, som skäligen kan antagas vara förverkad enligt rusdrycksförsäljningsförordningen, brännvinstillverkningsförordningen samt stadgande i 2 kap. i spritinförsellagen, tillkommer allmän åklagare samt person, vilken särskilt förordnats att vaka över efterlevnaden av nyssnämnda förordningar. Att polisman äger enahanda rätt är särskilt utsagt endast i spritinförsellagen men torde följa av allmänna regler. Med undantag för fall, som avses i 83 § rusdrycksförsäljningsförordningen, har däremot tulltjänsteman icke beslagsrätt enligt nu åberopade författningar.

Beträffande rätt att anställa undersökning angående brott mot nu ifrågavarande författningar samt hus- och kroppsrannsakan gälla allmänna bestämmelser. I fråga om husrannsakan för uppdagande av förbrytelse som avses i brännvinstillverkningsförordningen eller eljest för eftersökande av egendom som kan antagas förverkad enligt denna förordning gälla dock särskilda bestämmelser enligt 44 § i förordningen i dess lydelse enligt förordningen den 12 maj 1933 (nr 192).

Allmän åklagare samt de personer, vilka särskilt förordnats att vaka över efterlevnaden av rusdrycksförsäljningsförordningen och brännvinsförsäljningsförordningen, åligger att åtala förbrytelser mot dessa förord-

ningar. I övrigt äger med vissa undantag envar att anställa åtal för dylika förbrytelser.

Uppgift angående av tull- och polispersonal verkställda beslag. För att giva en föreställning om resultatet av den av tull- respektive polismyndigheterna bedrivna verksamheten för spritsmugglingens bekämpande lämnas här nedan en sammanställning angående av tull- och polispersonal under åren 1929—1933 verkställda beslag å olovligen införda spritdrycker. Sammanställningen har upprättats på grundval av uppgifter, som erhållits från generaltullstyrelsen och spritpolisen i Stockholm. Härvid har skilts mellan å ena sidan beslag, som verkställts å tullplats vid invisitation av transportmedel eller hos besättningsmän eller resande med flera, och å andra sidan övriga beslag, varjämte särskilda uppgifter lämnats rörande Stockholms tulldistrikt. I sistnämnda uppgifter ingå dock även sådana beslag, som spritpolisavdelningen i Stockholm verkställt

Tulldistrikt	År	Beslag å spritdrycker verkställda av							
		kustbevakn.-tjänsteman		annan tull-tjänsteman		spritpolis		annan polisman	
		antal	kvantitet liter	antal	kvantitet liter	antal	kvantitet liter	antal	kvantitet liter
		a) Vid invisitation av till tullplats inkommet transportmedel eller hos besättningsman därå eller hos person, som vid tullplats sökt ilandföra spritdrycker från dylikt transportmedel, eller vid visitation av resande eller resandes effekter.							
Samtliga tulldistrikt ...	1929	7	22	1 059	4 704	8	57	5	39
	1930	12	17	1 143	5 001	6	15	10	10
	1931	3	4	860	2 963	6	63	9	6
	1932	—	—	584	1 812	3	25	12	35
	1933	2	34	484	1 125	13	68	6	4
Stockholms tulldistrikt [1]	1929	—	—	510	1 584	2	50	—	—
	1930	—	—	508	1 401	—	—	—	—
	1931	—	—	311	762	1	20	—	—
	1932	—	—	195	424	1	24	—	—
	1933	—	—	172	481	13	68	—	—
		b) Övriga beslag.							
Samtliga tulldistrikt ...	1929	100	31 916	132	1 226	227	16 840	756	2 009
	1930	108	47 237	130	2 488	220	18 674	1 039	5 888
	1931	147	172 536	122	1 260	264	8 374	1 046	6 356
	1932	90	33 516	108	2 473	222	13 287	677	1 626
	1933	92	11 816	102	2 273	242	9 201	586	2 384
Stockholms tulldistrikt [1]	1929	62	22 488	23	317	184	14 569	714	1 632
	1930	62	37 126	33	1 386	186	15 404	991	1 917
	1931	86	161 981	28	288	204	8 061	948	2 881
	1932	55	18 847	6	210	180	11 693	603	635
	1933	50	6 527	4	4	196	8 243	448	393

[1] I de för Stockholms tulldistrikt redovisade beslagen ingå även sådana beslag, som spritpolisavdelningen i Stockholm verkställt i annat tulldistrikt.

inom annat tulldistrikt än Stockholms. Då beslag gjorts av flera tjänstemän gemensamt, har beslaget redovisats för den till tjänsteställningen främste av beslagarna. Summan av antalet beslag liksom av beslagtagna kvantiteter företer mindre skiljaktigheter från motsvarande siffror för antalet spritbeslagsmål och beslagtagna kvantiteter enligt den i avdelning IV intagna tab. 4. Skiljaktigheterna förklaras därav, att till grund för uppgifterna legat olika material.

Det må emellertid anmärkas, att antalet beslag och beslagtagna kvantiteter överhuvud icke kan anses utgöra någon tillförlitlig värdemätare å det för spritsmugglingens bekämpande nedlagda arbetet. Ett beslag beror nämligen ofta på tillfälligheter. Icke sällan har däremot ett betydande arbete måst nedläggas på en bevakningsuppgift eller på spaning och utredning av tidigare brott utan att detta arbete lett till något beslag.

Samarbetet med vissa andra länder för spritsmugglingens bekämpande. Genom Helsingforskonventionen den 19 augusti 1925 angående motarbetande av smuggling av alkoholvaror (Sveriges överenskommelser med främmande makter 1925: 36), till vilken utom Sverige äro anslutna Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Norge, Polen, den fria staden Danzig, de Socialistiska Sovjetrepublikernas Union och Tyska riket, har spritsmugglingens bekämpande gjorts till en för de fördragsslutande staterna gemensam angelägenhet. Envar av de fördragsslutande staterna har sålunda förbundit sig bland annat dels att stadga förbud mot utförsel av alkoholvaror från dess territorium med fartyg av mindre nettodräktighet än 100 registerton — dock med undantag för maskindrivna fartyg, som göra regelbundna turer — dels att icke tillåta utförsel av alkoholvaror med fartyg av fördragsslutande stats nationalitet och av mindre nettodräktighet än 500 registerton, med mindre vederbörande myndighet i fartygets hemland beviljat fartyget behörigt tillstånd, dels ock att utan invändning tillåta ingripande mot fartyg, som syssla med smuggling och anträffas inom en zon, sträckande sig tolv sjömil från kusten eller därutanför belägna yttersta skär.

I anslutning till konventionen hava för Sveriges vidkommande den 27 november 1925 utfärdats dels lag (nr 463) om utsträckt tillämpning av lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin, dels kungörelse (nr 465) med särskilda bestämmelser om utförsel från riket av rusdrycker.

Möjlighet till ett ännu mera vidsträckt samarbete på förevarande område har åvägabragts genom lagen den 23 mars 1934 (nr 53), enligt vilken Konungen må efter avtal med främmande stat föreskriva, att i vad rör visst bestämt vattenområde utanför Sveriges kust bevakningspersonal från den främmande staten skall vara likställd med svenska tulltjänstemän. Ett dylikt avtal har den 29 december 1933 träffats mellan

Sverige och Finland (Sveriges överenskommelser med främmande makter 1934: 1), såvitt angår visst område i och närmast söder om Ålands hav, i anledning av vilket avtal föreskrifter meddelats i kungörelse den 3 april 1934 (nr 65).

Erinras må slutligen, att Kungl. Maj:t, i syfte att skapa förutsättningar för avtal mellan Sverige och Danmark rörande gemensam bevakning i Öresund och vissa kringliggande vattenområden, i proposition nr 234 till 1935 års riksdag framlagt förslag till lag med tillägg till gällande bestämmelser rörande införsel av spritdrycker och vin till svenskt territorialvatten. Förslaget har bifallits av riksdagen.

III. Huvuddragen av organisationen för spritsmugglingens bekämpande i Finland.

Av våra grannländer är endast Finland utsatt för spritsmuggling i större omfattning. Då spritsmugglingen till Finland och Sverige företer väsentliga likheter och delvis har samma organisatörer, hava de sakkunniga ansett lämpligt att lämna en kortfattad redogörelse för huvuddragen av den finska organisationen för bekämpande av ifrågavarande olagliga hantering.

Uppgiften att förhindra och uppdaga smuggling ankom tidigare på tullverket. Genom lag den 25 april 1930 överfördes emellertid de uppgifter med avseende å tullbevakningen till sjöss, som ankommo på tullverket, på ett enligt samma lag inrättat sjöbevakningsväsen. Sådana övervakningsuppgifter till sjöss och i hamnar, som stå i samband med tullklareringar eller vilka tullverket vid sidan av sin övriga verksamhet kan utföra, skola dock fortfarande tillhöra tullverket. Närmare bestämmelser om sjöbevakningsväsendets uppgifter och organisation äro meddelade i en förordning av den 23 maj 1930.

Sjöbevakningsväsendets allmänna uppgift är att upprätthålla ordning och säkerhet vid sjögränsen och på Ladoga. I sådant syfte skall sjöbevakningsväsendet förhindra samt uppdaga olovlig varutransport till sjöss och olovligt överskridande av sjögränsen; övervaka efterlevnaden av stadgandena rörande seglationen i allmänhet och särskilt de stadganden, vilka gälla beträffande tullbevakningen i fråga om fartyg, som trafikera rikets sjöterritorium; utöva sådan polisbevakning, som befinnes vara av nöden inom sjöbevakningsväsendets verksamhetsområde; samt bistå i sjönöd stadda.

Härutöver har sjöbevakningsväsendet bland annat att utöva tillsyn över efterlevnaden av jakt- och fiskelagstiftningen i kustfarvattnen, att

under samverkan med detektiva centralpolisen övervaka persontrafiken i kustfarvattnen samt att verkställa ambulans- och sjöräddningstjänst. Till ambulanstjänsten hör att ombesörja transport av sjuka från öar, lots- och fyrplatser o. s. v. eller av läkare, sjuksköterskor och medicin. De för spaning avsedda flygplan, som stå till sjöbevakningsväsendets förfogande, äro utrustade jämväl för ambulansflygning. Bland uppgifter, som tillhöra sjöräddningstjänsten, må nämnas losstagning och bogsering av fartyg och båtar, som grundstött eller råkat ut för maskinhaveri eller annan skada. Sjöbevakningsväsendet samverkar med de på frivillighetens väg upprättade livräddningsstationerna.

Organisationen utgöres av centralförvaltning och lokal förvaltning.

Sjöbevakningsväsendet står under ministeriets för inrikesärendena ledning och inseende och dess stab utgör en sektion av avdelningen för polisväsendet vid sagda ministerium. Vid staben finnes dels en chef för sjöbevakningsväsendet, vilken tillika tjänstgör såsom chef för sjöbevakningssektionen inom nämnda ministerium, dels ock en biträdande chef, vilken samtidigt är kanslichef vid sjöbevakningssektionen. Inom staben finnas fyra avdelningar: operativa, tekniska, ekonomiska och undersökningsavdelningen.

För den lokala sjöbevakningsförvaltningen är det under sjöbevakningsväsendets uppsikt stående området indelat i sjöbevakningsdistrikt under befäl av en distriktschef. Biträdande chefen för sjöbevakningsväsendet är chef för det distrikt, vars centralort är Helsingfors. För närvarande finnas tre distrikt med kansli i Helsingfors, Mariehamn och Vasa. Förstnämnda distrikt är indelat i två kretsar. Sjöbevakningsdistrikt kan enligt chefens för sjöbevakningsväsendet bestämmande indelas i områden. Som chef för sådant område kan förordnas befälhavaren å något inom området förlagt bevakningsfartyg eller chefen för en där belägen bevakningsstation.

Sjöbevakningsväsendets inre organisation är militär. Tjänster och befattningar få tillsättas utan att anslås lediga. Såväl chefen som biträdande chefen för sjöbevakningsväsendet bör innehava marinofficers grad.

Personalen rekryteras huvudsakligen från marinen. Vid sjöbevakningsväsendet anordnas vintertiden utbildningskurser för befäl och manskap. Att med framgång hava deltagit i sådan kurs utgör villkor för befordran.

Den *operativa verksamheten* utövas av yttre och inre bevakning.

Den yttre bevakningen fullgöres dels med motorskonare (även försedda med segel), vilka äro avsedda att längre tid kunna hålla sjön och bevaka spritdepåfartyg, dels med snabb- och sjögående motorbåtar, vilka hava till uppgift att vid rapport om smugglarfartyg utlöpa för att möta dessa, dels ock med flygplan, vilka användas för tillfälliga spaningsuppdrag.

Den inre bevakningen utgöres dels av fasta med patrullbåtar utrustade bevakningsstationer utefter kusten, dels av moderfartyg med tillhörande patrullbåtar. Moderfartygen, vilkas uppehållsort växlar, tjäna till för-

läggning av personalen å patrullbåtarna. Antalet fasta stationer år 1933 uppgick till 21.

Till organisationen hör en radiostation i varje distrikt. Fasta stationer, moderfartyg och utsjöbevakningsfartyg samt flygplan äro försedda med radioanläggning.

Sjöbevakningsväsendets personal bestod år 1933 av 467 personer, varav 218 i befälsgrad och 249 i manskapsgrad.

Fartygsmaterielen utgjordes år 1933 av 16 ångfartyg, 33 större motorfarkoster och 86 motorbåtar (patrullbåtar), varav 23 racerbåtar. Under år 1934 igångsattes nybyggnad av 10 stycken snabbgående sjödugliga motorbåtar. Dessutom användes 2 à 3 flygplan.

Kostnaderna för sjöbevakningsväsendet uppgingo år 1933 till sammanlagt omkring 22 millioner Fmk, varav för avlöningar omkring 12·5 millioner.

De *befogenheter* i fråga om hus- och andra undersökningar samt kroppsvisitationer ävensom rätt att för undersökning anhålla personer och verkställa tullbeslag, som enligt tullstadgan tillerkänts tullmyndigheterna, tillkomma jämväl distriktscheferna samt befälhavare å sjöbevakningsfartyg och chef för sjöbevakningssektion samt till befälhavare å hjälpfartyg och kommandoledare förordnad officer eller underofficer.

Vid verkställande av fartygsundersökningar må under vissa förutsättningar tvångsmedel användas.

Sjöbevakningsmyndigheterna hava att verkställa förberedande undersökning rörande såväl tull- som andra förbrytelser, som uppdagas inom deras verksamhetsområde.

Sjöbevakningsväsendets uppgift med avseende å smugglingen är begränsad till sjögränsen. Såsom smuggling anses även, om olovligen upplagd eller olovligen forslad alkoholdryck i större mängd än femtio liter anträffas inom skärgård eller ett till landgränsen eller havet angränsande fem kilometer brett bälte och utredning icke förebringas därom att den icke är olovligen införd till landet. Spaning angående olovligt innehav eller olovlig forsling av alkoholdrycker i andra fall än nu nämnts ankommer uteslutande på polismyndigheterna. Inom varje län äro ett visst antal länsdetektiver avdelade för tillsyn över efterlevnaden av alkohollagstiftningen. Sammanlagda antalet länsdetektiver med dylik uppgift utgjorde under år 1934 enligt uppgift 55. Vid skilda tillfällen biträder därjämte flygande poliskommandot — motsvarande statspolisorganisationen i Sverige — vid efterspanande av spritsmugglare. Vad Helsingfors beträffar äro ett tiotal man av stadens poliskår avdelade för enahanda uppgift. Ledningen av länsdetektivernas arbete ankommer på en inom varje länsstyrelse anställd polisinspektör. I tre län (Nylands, Åbo och Viborgs) finnes en särskild polisinspektör uteslutande för övervakning av alkohollagstiftningens efterlevnad. Å polisinspektören ankommer att sörja för erforderligt samarbete mellan polisen och sjöbevakningsväsendet.

Sjöbevakningsväsendet trädde i verksamhet den 1 juni 1930. Under åren 1930—1933 beslagtogos av tull- och polismyndigheter samt sjöbevakningsväsendet följande mängder sprit och andra rusdrycker:

	År 1930 Liter	År 1931 Liter	År 1932 Liter	År 1933 Liter
Tull- och polismyndigheter	772 183	301 760	144 659	202 202
Sjöbevakningsväsendet	294 131	489 218	250 919	458 700
Tillhopa	1 066 314	790 978	395 578	660 902

IV. Allmänna synpunkter.

Den olovliga sprithanteringens omfattning.

Under förra hälften av 1800-talet med då gällande in- och utförselförbud å ett stort antal varuslag samt höga tullar förekom i vissa trakter av landet smuggling i stor omfattning. Sedan enligt Kungl. Maj:ts beslut den 22 december 1832 en rad åtgärder vidtagits mot smugglingen — bland dessa åtgärder må nämnas förstärkning av kustbevakningen vid sydöstra, södra och västra kusterna, kustbevakningens ställande på militärisk fot i dessa trakter samt dess förseende med vapen — samt tullagstiftningen i sammanhang med frihandelssystemets genomförande i Sverige undergått genomgripande förändringar, avtog smugglingen väsentligt. Från 1860-talet och fram till världskriget torde organiserad smuggling icke hava förekommit i nämnvärd omfattning.

Med början av 1920-talet tog smugglingen åter fart och nådde hastigt en oroväckande omfattning. I motsats till vad som under tidigare smugglingsperioder var förhållandet, då ett flertal införselförbjudna eller hög tull underkastade varor voro föremål för olovlig införsel, smugglades nu huvudsakligen blott tobaksvaror och spritdrycker. Efter allt att döma har smugglingen av tobaksvaror under de senaste åren avtagit och, om man bortser från den olovliga införsel därav, som förekommer över landgränsen mot Finland, synes densamma numera bedrivas huvudsakligen av resande samt besättningsmän å fartyg, som ankomma från utrikes ort. Sedan spritförbudet upphävts i Norge, har den i Bohuslän och vid västkusten i övrigt tidigare i stor omfattning förekommande spritsmugglingen minskats avsevärt. Enligt samstämmiga uppgifter torde även smugglingen till Skåne hava avtagit. I Norrland och å ostkusten i övrigt förekommer däremot spritsmuggling i stor utsträckning.

Spritsmugglingen bedrives under växlande former. En vanlig form är, att spriten införes med motorbåtar, som avhämta densamma i partier om några tusental liter vid spritdepåfartyg, vilka uppehålla sig på

internationellt farvatten i norra delen av Östersjön men icke sällan i närheten av Dagö eller i södra Östersjön. Vanligen tillgår härvid så, att, sedan överenskommelse träffats med någon smugglare här i landet om köp av ett spritparti, underrättelse lämnas honom att depåfartyget kommer att vid uppgiven tidpunkt uppehålla sig på viss bestämd plats, där köparen eller dennes ombud har att möta med motorbåt. Sedan spritpartiet intagits i motorbåten, avgår denna, oftast i skydd av mörkret, till svenska kusten, därvid spritpartiet antingen sänkes i vattnet på något skyddat ställe eller gömmes i land eller ock omedelbart överföres till någon väntande automobil för vidarebefordran till den ort, där spriten är avsedd att distribueras, eller till någon plats i närheten därav.

Betydande kvantiteter spritdrycker insmugglas också med lastförande fartyg, vilka uppehålla trafik med utländska hamnar vid Östersjön. Ofta förfares därvid så, att spritpartierna under fartygens färd utmed den svenska kusten eller genom skärgården kastas på förut överenskommen plats för att omedelbart tillvaratagas av någon medhjälpare eller ock sänkas i vattnet för att sedermera omhändertagas. Icke ringa spritkvantiteter medföras emellertid till lossningsorterna och insmugglas därstädes. I många fall är nämligen spriten så väl dold ombord, att densamma trots den mest noggranna visitation undgår upptäckt.

Under åren 1919—1921 förekom lönnbränning i mycket stor utsträckning. Hanteringen var då utbredd över hela landet och bedrevs i vissa trakter yrkesmässigt. Från och med år 1922 kunde emellertid märkas en viss minskning i densammas omfattning, i varje fall i södra delen av landet och i stadssamhällena. Under senare åren har lönnbränningen åter tilltagit framför allt i de trakter, där på grund av väg- eller andra arbeten större arbetsstyrkor varit förlagda, samt i avlägsna skogstrakter.

Av lätt insedda skäl är det icke möjligt att erhålla någon säker, siffermässig kännedom om spritsmugglingens eller lönnbränningens verkliga omfattning. De uppgifter som finnas tillgängliga angående från vissa utländska hamnar exporterade spritdrycker, vilka antagas vara avsedda för olovlig införsel till Sverige eller eventuellt annat av de nordiska länderna, kunna på grund av flera omständigheter icke läggas till grund för någon uppskattning angående omfattningen av spritsmugglingen till Sverige. En viss ledning för bedömandet härav liksom angående lönnbränningens omfattning kan dock erhållas genom sammanställning av uppgifter om antalet avdömda brott mot ifrågavarande lagstiftning, antalet för dylika brott sakfällda personer samt antalet beslag å olovligen införd sprit m. m. inom vissa områden under tillräckligt lång tidsperiod.

De siffror, som därvid framkomma angående antalet uppdagade brott och spritbeslag, kunna givetvis icke utan vidare läggas till grund för

någon uppskattning av den verkliga omfattningen av den olovliga hantering, varom nu är fråga. En inträdd ökning i antalet uppdagade brott eller beslag behöver nämligen icke i och för sig tyda på en motsvarande förändring i hanteringens omfattning; ökningen kan även hava föranletts därav, att ett förfarande, som tidigare varit straffritt, genom ändrad lagstiftning straffbelagts eller att arbetet på hanteringens bekämpande till följd av olika anledningar kunnat bedrivas på ett effektivare sätt än som tidigare varit möjligt. Det må sålunda erinras, att de i 5 och 10 §§ spritinförsellagen stadgade straffen för olovlig befattning med olovligen införda eller olovligen tillverkade spritdrycker m. m. inneburo en kriminalisering av vissa tidigare icke straffbelagda förfaranden med dylika drycker. Uppgifterna rörande antalet spritbeslag under år 1924 och senare äro därför icke jämförbara med samma siffror för tidigare år. Vidare må erinras om att ett flertal åtgärder vidtagits för att förläna ökad effektivitet åt verksamheten för den olovliga hanteringens bekämpande, såsom ökning av kustbevakningspersonalens antal, förbättrad materiel och utrustning, anslag åt vissa länsstyrelser för bedrivande av särskild polisverksamhet för uppdagande av spritsmuggling och lönnbränning m. m., allt åtgärder, som utan tvivel bidragit till att ett procentuellt större antal brott än tidigare uppdagats och beivrats. Att tull- och polispersonalen efter hand samlat en rik fond av erfarenhet om olika former vid den olovliga hanteringens bedrivande, har självfallet även varit av stor betydelse i berörda avseende. Å andra sidan må framhållas, att en nedgång exempelvis i antalet uppdagade smuggelbrott inom visst område icke nödvändigtvis behöver innebära, att smugglingen minskats, utan kan vara tillfällig och bero på att trafiken bedrivits under nya former, vilka ännu icke utforskats av vederbörande bevakningspersonal.

Av det sagda torde framgå, att siffrorna rörande antalet avdömda brott, sakfällda personer och spritbeslag bero av en mängd olika omständigheter och att det icke är möjligt att endast på grund av dessa siffror draga några bestämda slutsatser om hanteringens omfattning eller förändringar däri. Under förutsättning emellertid att erforderlig försiktighet iakttages vid siffermaterialets bedömande, torde detta material lämna vissa hållpunkter, om man vill söka bilda sig en allmän uppfattning om spritsmugglingens och lönnbränningens omfattning och utbredning inom olika delar av landet.

I tab. 1—5 lämnas vissa uppgifter rörande spritsmugglingen och lönnbränningen. Då försäljning av smuggelsprit eller olovligen tillverkad sprit straffas enligt 74 § rusdrycksförsäljningsförordningen, har ansetts lämpligt att till belysning av den olovliga sprithanteringens omfattning medtaga uppgifter jämväl rörande uppdagade brott mot denna förordning. Uppgifterna i tab. 1—3 äro hämtade ur Sveriges officiella statistik, Rättsväsen, Brottsligheten. Tab. 4—5 hava upprättats med ledning

Tab. 1. Avdömda brott och förseelser mot rusdrycksförsäljningsförordningen, brännvinstillverkningsförordningen och spritinförsellagen under åren 1923—1932.

År	Antal avdömda brott och förseelser mot				
	rusdrycksförsäljningsförordningen	brännvinstillverkningsförordningen		spritinförsellagen (i kraft 1/7 1924)	Tillhopa
		30 § (lönnbränning)	övriga §§		
1923	1 136	393	67	—	1 596
1924	1 016	395	83	1 554	3 048
1925	1 130	504	68	3 358	5 060
1926	1 059	535	48	2 450	4 092
1927	914	545	68	2 604	4 131
1928	1 001	570	94	2 671	4 336
1929	949	609	67	2 736	4 361
1930	935	757	64	3 509	5 265
1931	964	1 018	77	3 378	5 437
1932	1 181	1 034	101	3 130	5 446

Tab. 2. För brott och förseelser mot rusdrycksförsäljningsförordningen, brännvinstillverkningsförordningen och spritinförsellagen i första instans sakfällda personer under åren 1923—1932.

År	Antal personer, som i första instans sakfällts för brott eller förseelse mot					
	rusdrycksförsäljningsförordningen	brännvinstillverkningsförordningen		spritinförsellagen (i kraft 1/7 1924)	Tillhopa	Därav ådömda frihetsstraff
		30 § (lönnbränning)	övriga §§			
1923	1 061 (17)	367 (16)	53	—	1 481	33
1924	892 (13)	366 (41)	50	1 504 (34)	2 812	88
1925	972 (25)	458 (56)	39	3 278 (41)	4 747	122
1926	872 (28)	504 (60)	31 (1)	2 404 (43)	3 811	132
1927	720 (23)	493 (69)	44	2 546 (66)	3 803	158
1928	757 (24)	524 (89)	63 (5)	2 578 (57)	3 922	175
1929	688 (24)	552 (103)	44 (2)	2 659 (141)	3 943	270
1930	672 (18)	686 (109)	46 (3)	3 406 (145)	4 810	275
1931	642 (24)	910 (145)	48	3 212 (167)	4 812	336
1932	905 (27)	929 (145)	64 (2)	2 848 (222)	4 746	396

Anm. Inom parentes angives antalet personer, som ådömts frihetsstraff.

av från generaltullstyrelsens kanslibyrå och statistiska avdelning erhållna uppgifter.

Till tabellerna må anmärkas följande. Tab. 1—2 innehålla uppgifter om antalet avdömda brott och förseelser mot rusdrycksförsäljnings- och brännvinstillverkningsförordningarna samt spritinförsellagen respektive för sådana brott och förseelser sakfällda personer, allt under tiden från och med år 1923 till och med år 1932 eller det sista år för vilket rätts-

Tab. 3. Avdömda brott och förseelser mot rusdrycksförsäljningsförordningen, brännvinstillverkningsförordningen (30 §) och spritinförsellagen under åren 1930—1932, fördelade på nedan angivna områden.

Område	Avdömda brott och förseelser mot								
	rusdrycksförsäljningsförordningen			brännvinstillverkningsförordningen (30 §)			spritinförsellagen		
	1930	1931	1932	1930	1931	1932	1930	1931	1932
Stockholm	40	49	92	8	3	5	1 643	1 513	1 297
Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar och Gotlands län									
städerna[1]	51	56	78	41	41	44	130	134	171
landsbygden[2]	66	72	104	85	130	86	41	56	49
tillhopa	117	128	182	126	171	130	171	190	220
Blekinge, Kristianstads och Malmöhus län									
Malmö	44	43	65	8	7	4	130	137	96
övriga städer	107	80	139	16	18	8	119	71	66
landsbygden	77	59	87	24	22	31	13	3	30
tillhopa	228	182	291	48	47	43	262	211	192
Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs och Skaraborgs län									
Göteborg	37	24	30	18	30	47	349	399	279
övriga städer	41	34	43	13	16	29	54	35	48
landsbygden	60	35	56	14	28	37	—	11	10
tillhopa	138	93	129	45	74	113	403	445	337
Värmlands, Örebro, Västmanlands och Kopparbergs län									
städerna	18	29	47	12	9	22	104	72	53
landsbygden	100	136	100	149	241	214	187	200	121
tillhopa	118	165	147	161	250	236	291	272	174
Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län									
städerna	59	84	83	27	79	43	347	357	338
landsbygden	235	263	257	342	394	464	359	376	491
tillhopa	294	347	340	369	473	507	706	733	829
Gränstullrätten[3]	—	—	—	—	—	—	33	14	81
Städerna	397	399	577	143	203	202	2 876	2 718	2 348
Landsbygden	538	565	604	614	815	832	600	646	701
Gränstullrätten	—	—	—	—	—	—	33	14	81
Summa	**935**	**964**	**1 181**	**757**	**1 018**	**1 034**	**3 509**	**3 378**	**3 130**

[1] Endast städer under stadsrätt. [2] Inkl. städer under landsrätt. [3] I Norrbottens län; numera indragen (jfr kung. den 12 maj 1933, nr 191).

Tab. 4. Spritbeslagsmål samt beslagtagna kvantiteter spritdrycker under åren 1913 och 1919—1934.

År	Antal spritbeslagsmål samt beslagtagna kvantiteter spritdrycker i			
	samtliga tulldistrikt		Stockholms tulldistrikt	
	antal	liter	antal	liter
1913	67	641	—	—
1919	80	699	6	139
1920	570	9 592	106	4 665
1921	935	71 868	323	43 531
1922	1 932	142 246	611	81 395
1923	2 704	149 496	1 153	61 113
1924	2 863	180 757	2 051	47 744
1925	2 630	88 289	2 024	29 560
1926	1 905	104 371	1 279	67 486
1927	2 020	77 292	1 292	69 451
1928	1 982	31 891	1 202	15 288
1929	2 170	53 152	1 428	36 758
1930	2 648	64 615	1 805	43 684
1931	2 257	192 243	1 514	178 056
1932	1 612	56 354	1 069	33 730
1933	1 421	24 401	877	15 711
1934	1 286	27 645	811	14 297

Tab. 5. För olovlig införsel av spritdrycker och vin samt olovlig befattning med spritdrycker, som olovligen införts, i första instans sakfällda personer åren 1932—1934.

Tulldistrikt	Antal personer, som under nedan angivna år i första instans sakfällts för					
	olovlig införsel av spritdrycker och vin			olovlig befattning med spritdrycker och vin, som olovligen införts		
	1932	1933	1934	1932	1933	1934
Stockholm	247 (32)	188 (12)	218 (7)	1 089 (87)	708 (67)	782 (64)
Södertälje, Nyköping, Norrköping, Västervik, Oskarshamn, Kalmar och Visby	32 (8)	20	38 (3)	7 (6)	6 (2)	4 (1)
Malmö	71 (6)	51 (2)	53 (2)	18 (10)	5 (4)	22 (2)
Övriga tulldistrikt i Skåne och Blekinge	48 (1)	27 (1)	69	1	4	9
Göteborg	185 (4)	154 (13)	169 (5)	52 (9)	54 (16)	68 (14)
Övriga tulldistrikt vid västkusten	34 (1)	11	12	2	2	—
Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall, Härnösand, Örnsköldsvik och Umeå	52 (9)	65 (14)	91 (30)	203 (16)	325 (38)	267 (52)
Skellefteå, Luleå, Piteå och Haparanda	86	124 (3)	97	23 (1)	49 (5)	19 (2)
Övriga tulldistrikt	22	23	24	16 (2)	35 (5)	35 (6)
Summa	**777 (61)**	**663 (45)**	**771 (47)**	**1 411 (131)**	**1 188 (137)**	**1 206 (141)**

Anm. Inom parentes angives antalet personer, som ådömts frihetsstraff.

statistik angående brottsligheten nu föreligger, vad spritinförsellagen beträffar dock från och med den 1 juli 1924, då denna lag trädde i kraft. Uppgifterna i tab. 1 och 3 avse endast sådana brott och förseelser, för vilka någon person sakfällts. Brott och förseelser, för vilka någon person ej sakfällts, äro således icke medräknade. I tab. 1—2 har i fråga om brännvinstillverkningsförordningen skilts mellan å ena sidan lönnbränning (30 §) och å andra sidan övriga brott. Sistnämnda brott torde huvudsakligen utgöras av olovligt innehav av brännvinstillverkningsapparat (31 §). Uppgifterna i tab. 1—3 angående brott mot spritinförsellagen omfatta såväl olovlig införsel av spritdrycker m. m. och olovlig befattning med sådana drycker (1 kap. i lagen) som olovlig befattning med olovligen tillverkade drycker (2 kap.). I tab. 3 hava i syfte att erhålla upplysningar rörande brottens geografiska utbredning uppgifterna fördelats på vissa områden, varjämte inom varje område särskilda uppgifter lämnats för städerna resp. landsbygden. De i tab. 4 intagna uppgifterna avse endast sådana spritdrycker, som olovligen införts, alltså ej olovligen tillverkade drycker, men omfatta å andra sidan samtliga till generaltullstyrelsen rapporterade beslag, oavsett om de verkställts av tulltjänsteman eller polisman eller lotstjänsteman. Beträffande beslagssiffran för år 1931 må anmärkas, att däri ingå tre större beslag om sammanlagt 145 381 liter, som under nämnda år beslagtagits av tullbevakningsångaren »Triton». Tab. 5 innehåller uppgifter rörande antalet personer, som sakfällts för olovlig införsel eller olovlig befattning med olovligen införd sprit, med fördelning på vissa tulldistrikt. Om uppgifterna i denna tabell för år 1932 jämföras med uppgifterna i tab. 2, framgår hur stort antal personer som under nämnda år sakfällts för olovlig befattning med olovligen tillverkad sprit.

Ett studium av de i tabellerna lämnade uppgifterna utvisar, att antalet avdömda brott och förseelser mot rusdrycksförsäljningsförordningen under tioårsperioden 1923—1932 varierat mellan lägst 914, år 1927, och högst 1 181, år 1932. Den markanta ökningen från år 1931 till år 1932 (från 964 till 1 181) motsvaras av en ännu större ökning av antalet under dessa två år sakfällda personer (från 642 till 905).

Antalet avdömda brott mot brännvinstillverkningsförordningen utvisar under perioden en fortgående ökning, vilken dock huvudsakligen hänför sig till de tre senaste åren under perioden. Antalet för år 1932 är nära tre gånger större än antalet för år 1923. Av de under år 1932 avdömda lönnbränningsbrotten föllo ej mindre än 507 på Norrland och 236 på Värmlands, Örebro, Västmanlands och Kopparbergs län, under det att i riket i övrigt avdömdes sammanlagt endast 291 lönnbränningsbrott. De anförda siffrorna bestyrka, att lönnbränningen, såsom ock från skilda håll vitsordats, under de senaste åren ökat i oroväckande omfattning samt att denna hantering har sin största utbredning i de mellersta och norra delarna av landet.

På sätt av tabellerna 1, 2 och 4 framgår, har såväl antalet avdömda brott mot spritinförsellagen och för sådana brott sakfällda personer som antalet beslag å smuggelsprit undergått betydande växlingar under den tidsperiod tabellerna avse. En jämförelse mellan siffrorna för år 1925 och de därpå närmast följande tre åren, då siffrorna höllo sig på ungefär samma nivå, utvisar en betydande minskning. Under år 1929 inträdde åter en ökning i antalet uppdagade brott och beslag, en ökning som än mera framträdde under åren 1930—1931. Antalet beslag, som minskades något under år 1931, har därefter ytterligare nedgått och var under år 1934 lägre än något tidigare år, efter det spritinförsellagen trädde i kraft. Även antalet personer, vilka dömts för brott enligt 1 kap. i spritinförsellagen, har undergått minskning. Ehuru sålunda under de senaste fyra åren antalet spritbeslag och dömda personer minskat, hava emellertid siffrorna för antalet avdömda brott mot spritinförsellagen, i den mån dessa siffror nu föreligga, icke nedgått i motsvarande grad. Anledningen till detta förhållande torde huvudsakligen vara att söka däri, att antalet brott för olovlig befattning med olovligen tillverkade spritdrycker under samma tid ökat och sålunda delvis kompenserat nedgången i antalet smuggelbrott.

Av de i tab. 5 lämnade uppgifterna framgår, att, under det att endast omkring en tredjedel av hela antalet för olovlig införsel sakfällda personer faller på Stockholms tulldistrikt, icke mindre än omkring tre fjärdedelar av antalet för olovlig befattning med smuggelsprit dömda personer hänföra sig till detta distrikt. Tabellen utvisar vidare, att antalet för olovlig befattning straffade personer i Stockholm samt vissa norrländska tulldistrikt är omkring fyra gånger större än antalet i samma distrikt för olovlig införsel dömda, medan däremot inom övriga distrikt antalet fall av olovlig befattning i regel betydligt understiger siffrorna för olovlig införsel. Talrikt förekommande fall av olovlig befattning med smuggelsprit tyda på riklig tillgång därå. Om man sammanställer detta förhållande med vad som på annat sätt framkommit om spritsmugglingens förekomst inom olika delar av landet, så torde framstå som klart, vilken dominerande ställning Stockholmstrakten och kusttrakterna i mellersta Norrland ägt och allt fortfarande äga i fråga om spritsmugglingen till vårt land.

Sammanfattningsvis torde om spritsmugglingens nuvarande omfattning kunna sägas, att, även om spritsmugglingen under de senaste åren minskat, densamma likväl trots ett förtjänstfullt och energiskt arbete från tull- och polispersonalens sida och trots de åtgärder, som i olika avseenden vidtagits för att förläna ökad effektivitet åt verksamheten mot den olovliga hanteringen, fortfarande förekommer i sådan utsträckning och under sådana former, att kraftiga åtgärder för bekämpande av denna samhällsskadliga hantering äro påkallade.

Brister i den nuvarande organisationen.

Den nuvarande organisationen av den statliga verksamheten för spritsmugglingens bekämpande är behäftad med brister i åtskilliga hänseenden.

På sätt framgår av den ovan lämnade redogörelsen för gällande bestämmelser angående beslags- och undersökningsrätt enligt spritinförsellagen, har tulltjänsteman inom det för honom bestämda tjänstgöringsområdet enahanda befogenhet som polisman att verkställa beslag och anställa undersökning angående olovlig införsel av spritdrycker. Härav följer, att någon bestämd gräns mellan tull- och polispersonalens kompetensområde i förevarande avseende icke finnes. Visserligen torde det närmast ankomma på tullpersonalen att söka förhindra och upptäcka olovlig införsel av spritdrycker, under det att polisens uppgift i första hand är att uppdaga olovlig försäljning av och annan olovlig befattning med spritdrycker, som olovligen införts. I praktiken är det emellertid icke möjligt att, utan men för verksamhetens effektiva bedrivande, upprätthålla en sådan gräns mellan tull- och polispersonalens uppgifter.

Vid utövandet av ifrågavarande verksamhet står polispersonalen icke i något subordinationsförhållande till tullverket, liksom icke heller tullpersonalen är underställd polismyndigheterna. Då, såsom nyss nämnts, de båda organens uppgifter i stor utsträckning sammanfalla, är det tydligt, att samverkan mellan organen är av största betydelse för arbetsresultatet. Såsom erfarenheten visat, har det emellertid på sina håll brustit i samarbetet såväl mellan tullpersonalen och spritpolisen som mellan den senare och annan polispersonal. Att tillräcklig samverkan i förevarande avseende icke kunnat åvägabringas har givetvis medfört bristande enhetlighet och planmässighet i arbetet och försvårat utnyttjandet av tillgängliga resurser på det effektivaste sättet. I sakens natur ligger sålunda att, då verksamheten bedrives av två i förhållande till varandra fristående organ, bristande kommunikation dem emellan leder till att de möjligheter, som ett väl utvecklat underrättelseväsen erbjuder, icke kunna till fullo utnyttjas. Klart är också, att det i följd av bristande samverkan emellanåt inträffar, att det ena organets personal i ovetskap om anordningar, som träffats av personal tillhörande det andra organet, vidtaga åtgärder, som försvåra verksamheten. Bristande samarbete vållar därjämte dubbelarbete och onödiga kostnader för statsverket.

En huvudanledning till att samverkan i önskvärd utsträckning mellan olika i arbetet mot spritsmugglingen verksamma organ icke kunnat åvägabringas är, att organisationen saknar enhetlig ledning. Men delvis bottna de svårigheter, som i berörda avseende förekommit, i andra förhållanden. Det lider sålunda intet tvivel om att gällande bestämmelser angående beslagarandelar hava en dryg del i skulden till det bristande samarbetet och det konkurrensförhållande mellan olika personalgrupper, som på vissa håll framträtt.

Vid den undersökning, som den nuvarande kustbevakningsorganisationen underkastats, hava de sakkunniga funnit, att även denna lider av vissa brister. Den centrala ledningen av kustbevakningen ankommer på kustbevakningsinspektören närmast under generaltullstyrelsen. Kustbevakningsinspektörens befogenheter med avseende å ledningens utövande äro, såsom i ett senare sammanhang närmare skall belysas, såtillvida begränsade, att flertalet kustbevakningen rörande ärenden, och därav även sådana av jämförelsevis ringa ekonomisk betydelse, skola föredragas i styrelsen och avgöras i den ordning, som stadgas i gällande instruktion för styrelsen. Med denna form för kustbevakningsärendens avgörande kan icke undvikas, att handläggningen därav präglas av en viss omständlighet. Då många kustbevakningsärenden äro av natur att påkalla omedelbara åtgärder, kan icke frånkommas, att en sådan ordning för handläggningen av kustbevakningsärenden som den hittills tillämpade icke alltid är lämplig. Vidare må framhållas, att den ställning av huvudsakligen inspekterande och rådgivande befattningshavare, som kustbevakningsinspektören intager inom den nuvarande organisationen, icke ger honom sådan befogenhet, som under numera rådande förhållanden är erforderlig för att med vederbörlig kraft leda kustbevakningens verksamhet.

Vad det lokala chefskapet för kustbevakningen beträffar är det nuvarande systemet med tullförvaltare respektive tullbevakningschef såsom chef för kustdistrikt vid sidan av föreståndarskap för tullanstalt eller tullbevakningsinspektion icke lämpligt under nu rådande förhållanden. En ändamålsenligt bedriven bevakningsverksamhet påkallar nämligen numera planläggning och övervakning av kustbevakningens arbete i helt annan omfattning än tidigare, då smugglingen var mera sporadiskt förekommade samt ledningen av kustbevakningsarbetet i följd därav mindre betungande. Ledningen av kustbevakningen ställer också ökade anspråk på vederbörandes skicklighet inom denna gren av tullverkets förvaltningsområde. I samma mån som de göromål, vilka åvila chef för kustdistrikt, ökat eller blivit av mera komplicerad natur, har olägenheten av den nuvarande ordningen tydligt framträtt.

Även i andra hänseenden är den nuvarande organisationen behäftad med bristfälligheter. Framhållas må sålunda bristen på tillräckligt kvalificerad personal hos tullverket för bedrivande av spaning samt för utredning och förhör angående brott mot smuggellagarna, vilka brott icke sällan äro ganska svårutredda. Tullverket har också vid skilda tillfällen funnit sig böra anställa särskilda tulldetektiver, varjämte kurser anordnats för utbildning av tulltjänstemän i detektivtjänst m. m. Helt naturligt kunna emellertid dessa relativt kortvariga kurser icke skänka den rutin, som är erforderlig för ett framgångsrikt bedrivande av spanings- och utredningsverksamhet. Vissa anmärkningar kunna även framställas i fråga om personalens rekrytering och utbildning samt beträffande fortskaffningsmaterielen.

Av det ovan anförda torde framgå, att de brister, vilka vidlåda den nuvarande organisationen av den statliga verksamheten för spritsmugglingens bekämpande, äro av den beskaffenhet, att genomgripande förändringar av organisationen äro påkallade.

De statliga åtgärderna för motverkande av lönnbränning hava, såsom i det föregående omförmälts, huvudsakligen bestått i att medel för detta ändamål anvisats åt länsstyrelserna i vissa län. Med användande av dessa medel hava träffats vissa anordningar för hjälp åt de lokala polismyndigheterna, å vilka lönnbränningens bekämpande i första hand måste ankomma. Ehuru dessa anordningar utan tvivel varit av stort värde, lider dock verksamheten mot lönnbränningen av vissa svagheter. Att förhållandena på förevarande område icke kunna anses tillfredsställande sammanhänger dock närmast med att polisorganisationen på landsbygden i många fall lämnar rum för befogade anmärkningar i fråga om dess effektivitet.

Grundlinjer för en reform.

Under nu rådande förhållanden är en avveckling av den verksamhet, som bedrives av spritpolisen, tillrådlig endast under den förutsättning att densamma ombesörjes på annat minst lika tillfredsställande sätt som för närvarande. Enligt de sakkunnigas mening kunna de uppgifter, som nu utföras av spritpolisen, icke överflyttas på tullverket utan att för spanings- och undersökningsverksamhet kvalificerad personal i tillräckligt antal står till tullverkets förfogande. Att genom detektivutbildning av tullpersonal söka tillgodose detta behov, kan enligt vad erfarenheten visat icke förväntas giva tillfredsställande resultat.

Av en ändamålsenlig organisation av verksamheten för spritsmugglingens bekämpande måste krävas, att organisationen är så beskaffad, att vederbörliga förutsättningar för enhetlighet och planmässighet i arbetet äro för handen. De sakkunniga anse, att tillfredsställande garantier för att detta krav på en blivande organisation bliva uppfyllda icke kunna erhållas, med mindre att den personal, som har spritsmugglingens bekämpande till huvudsaklig uppgift, ställes under gemensam ledning.

Den blivande organisationen bör vidare vara sådan, att den snabbt kan anpassas efter inträdande förändringar i smugglingstrafiken och att den således, om smugglingen skulle mera avsevärt minskas i omfattning eller upphöra, kan nedskrivas utan större kostnader för statsverket.

Vid övervägande av frågan om en förbättrad organisation hava de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att en organisation, som å ena sidan innebär garantier för enhetlighet och planmässighet och å andra sidan besitter önskad anpassningsförmåga, lämpligast åstadkommes på det sättet, att ledningen av ifrågavarande verksamhet förlägges till tull-

verket, att kriminalpolismän i erforderligt antal ställas till tullverkets förfogande för spanings- och annan undersökningsverksamhet, att i samband därmed spritpolisen avvecklas samt att tullverkets kustbevakning omorganiseras för mötande av de ökade krav, som den nya organisationen kommer att ställa på densamma.

Det förslag, vars grundlinjer sålunda antytts, överensstämmer i princip med ett uppslag, som diskuterades av den i det föregående omförmälda kommitté, vilken avgav förslag till inrättande av den särskilda tullpolisavdelningen i Stockholm (jfr proposition nr 36 år 1923 sid. 4). Kommittén hade därvid principiellt uttalat sig för en sådan lösning av samarbetet mellan tullverket och polisen, att den polispersonal, som skulle användas för ifrågavarande uppgift, bleve anställd hos tullverket. Genom en sådan anordning borde enligt kommitténs mening kunna åstadkommas en ändamålsenlig koncentration och enhetlig ledning, men för vinnande av detta syfte bleve det erforderligt, att den polispersonal, som organisationen skulle omfatta, ställdes under en särskild tjänsteman vid tullverket, vilken borde hava till åliggande att leda såväl spaningstjänsten som förekommande undersökningar och utredningar. I frågans dåvarande läge hade det emellertid synts kommittén vara lämpligare att söka åstadkomma en lösning, som mera anslöte sig till det dittills praktiserade samarbetet, och först efter ytterligare erfarenheter genomföra en organisation av nämnda eller liknande slag. I ett till överståthållarämbetet avgivet yttrande den 9 juli 1923 över ett förslag till organisation av nämnda polisavdelning anförde generaltullstyrelsen bland annat, att om avdelningen icke komme att stå i något som helst subordinationsförhållande till tullverkets vederbörande befäl, det med skäl kunde befaras, att institutionen ej avvunnes de fördelar, som med densamma avsetts. Denna uppfattning hävdades av styrelsen jämväl i en reservation till ett av överståthållarämbetet efter samråd med generaltullstyrelsen och kontrollstyrelsen den 16 juli 1923 avgivet underdånigt utlåtande i förevarande ämne. Överståthållarämbetet och kontrollstyrelsen tillstyrkte emellertid därvid det föreliggande förslaget, vilket i huvudsak överensstämde med ovanberörda av Kungl. Maj:t den 28 september 1923 utfärdade bestämmelser angående tullpolisavdelningen i Stockholm.

De sakkunniga vilja här något beröra vissa andra under utredningen framkomna uppslag till lösning av föreliggande organisationsfråga.

Det har ifrågasatts, huruvida icke, om åtgärder vidtoges för vinnande av bättre samarbete mellan tullpersonalen och spritpolisen, den nuvarande organisationen skulle kunna bibehållas. I avseende härå må erinras, att det av generaltullstyrelsen och kontrollstyrelsen i utlåtande den 27 november 1929 framlagda, i statsrådsprotokollet rörande tillkallandet av de sakkunniga omförmälda förslag till ordnande i organisatoriskt hänseende av de statliga åtgärderna för bekämpande av olovlig spritinförsel i huvudsak innebar, att vissa uppgifter, som dittills utförts av

spritpolisen, skulle, efter hand som polisutbildning av tulltjänstemän kunde ske, försöksvis övertagas av tullpersonal. Spritpolis skulle dock i viss omfattning alltjämt bibehållas. I syfte att åstadkomma erforderlig samverkan mellan tullpersonal och personal tillhörande spritpolisen borde i förordnanden och instruktioner, som av länsstyrelse utfärdades för polisman med uppdrag att ombesörja polisverksamhet av förevarande slag, intagas föreskrift om skyldighet att bedriva verksamheten under samverkan med vederbörande tullmyndigheter. Enligt beslut vid 1930 års riksdag blevo dessa förslag i huvudsak godkända.

De åtgärder för åvägabringande av nödig samverkan mellan tull- och polispersonal, som med anledning av berörda beslut vidtagits, hava emellertid icke lett till önskat resultat. Att orsaken härtill delvis varit det nuvarande beslagarandelssystemet lärer icke vara tvivel underkastat, men huvudorsaken har säkerligen varit, att organisationen saknat enhetlig ledning. Även om, såsom i det följande föreslås, det nuvarande systemet med beslagarandelar avskaffades och således en anledning till friktion i samarbetet därmed bortfölle, skulle i allt fall frågan om enhetlig ledning av verksamheten kvarstå olöst. På grund härav hava de sakkunniga ansett, att verkliga garantier för en förbättrad organisation icke stå att erhålla på denna väg.

Ett förslag, som uppenbarligen erbjuder beaktansvärda fördelar, är att delvis efter mönster av sjöbevakningsväsendet i Finland tillskapa en i förhållande till tullverket fristående organisation. Till skillnad från den finska organisationen, vars uppgifter äro begränsade till sjöterritoriet, borde en sådan organisation ombesörja även uppgifter, som nu ankomma på spritpolisen. En dylik organisation skulle, om den utformades efter militära grunder, kunna göras till en verklig kamporganisation, som säkerligen komme att nå en hög grad av effektivitet. Att de sakkunniga likväl icke finna sig böra förorda en lösning av frågan efter denna linje beror bland annat därpå, att en sådan organisation vid jämförelse med det av de sakkunniga förordade förslaget komme att ställa sig ganska kostsam, särskilt för det fall att ändrade förhållanden i smugglingstrafiken komme att göra en nedskrivning eller avveckling av organisationen påkallad. Det må vidare framhållas, att kustbevakningens uppgifter stå i mycket nära sammanhang med tullverkets allmänna arbetsuppgifter samt att en samverkan mellan lokalförvaltning och kustbevakning och som följd härav personalbesparing lättare kan åstadkommas, om de båda förvaltningsgrenarna stå under gemensam högsta ledning än om kustbevakningen vore helt skild från tullverket i övrigt. Det ligger ock i sakens natur, att man, om icke tvingande skäl till annat föranleda, bör uppbygga den nya organisationen i så nära anslutning som möjligt till bestående och prövade anordningar.

Vill man åstadkomma en förbättrad effektivitet av verksamheten för spritsmugglingens bekämpande men ändock i görligaste mån anknyta till

den bestående organisationen, synes den enda framkomliga vägen vara, att man i enlighet med den uppfattning, åt vilken de sakkunniga ovan givit uttryck, dels söker höja kustbevakningens effektivitet, dels ställer personal med kriminalpolisutbildning till tullverkets förfogande, i samband varmed den nuvarande spritpolisorganisationen avvecklas. I enlighet härmed framläggas nedan vissa förslag till ändringar i kustbevakningens nuvarande organisation m. m. samt till inrättande av tullpolis inom tullverket.

Vad beträffar frågan om skärpta åtgärder mot lönnbränningen behandlas vissa därmed sammanhängande spörsmål i samband med förslaget om inrättande av tullpolis, varjämte de sakkunniga nedan föreslå, att anslag måtte alltjämt beviljas till särskilda åtgärder för bekämpande av lönnbränning m. m.

Upplysningsverksamhet.

Övervakningen av en lagstiftnings efterlevnad underlättas avsevärt, om lagstiftningen äger stöd i den allmänna opinionen. I sådant fall kunna övervakningsmyndigheterna nämligen påräkna hjälp av befolkningens flertal, framför allt på det sättet, att brott mot lagstiftningen anmälas till myndigheterna. Föreligger däremot det förhållandet, att lagstiftningen icke uppbäres av en utbredd folkmening, kunna övervakningsmyndigheterna icke påräkna tillräckligt verksamt stöd från allmänhetens sida. Det kan icke frånkommas, att brott mot smugglings- och rusdryckslagstiftningen, även om förhållandena ändrats till det bättre, alltjämt inom vissa befolkningslager icke betraktas såsom brott i vanlig bemärkelse. Denna inställning kommer särskilt till synes på så sätt, att även i övrigt laglydiga personer ogärna omtala vad de hava erfarit i fråga om spritsmuggling och annan olaglig sprithantering. Orsakerna härtill kunna vara flera, men en orsak torde vara, att kännedomen om denna hanterings skadliga verkningar ännu icke genomträngt dessa befolkningslager. En upplysningsverksamhet, varigenom kännedom sprides om ifrågavarande lagstiftnings syfte och de sociala skadeverkningarna av spritsmuggling och annan olaglig sprithantering, torde därför underlätta myndigheternas arbete i kampen mot denna hantering.

En sådan upplysningsverksamhet har tidigare bedrivits av Sammanslutningen för smugglingens bekämpande och sedan hösten år 1931 av Rikskommittén mot den olagliga rusdryckshanteringen. Sedan år 1932 har riksdagen beviljat anslag till kommitténs verksamhet.

Det är från olika håll omvittnat, att ifrågavarande upplysningsverksamhet bidragit till framkallandet av den reaktion mot den olagliga sprithanteringen och dess utövare, som på flera håll inom landet kommit till uttryck.

Utan att ingå på frågan om på vad sätt sådan upplysningsverksam-

het i fortsättningen lämpligen bör anordnas eller vilket organ som bör handhava densamma, vilja de sakkunniga framhålla vikten av att dylik upplysningsverksamhet alltjämt kommer att bedrivas i huvudsak efter hittills följda linjer och att densamma i erforderlig omfattning understödes av staten.

V. Förslag till omorganisation av kustbevakningen. Allmän del.

Kustbevakningens uppgifter.

Kustbevakningens uppgift angives i § 6 tjänstgöringsreglementet för tullverket vara »att å rikets kuster söka förhindra och upptäcka olovlig varuinförsel och andra brott emot tullförfattningarna ävensom överträdelser av övriga författningar, vilkas efterlevnad det tillhör tullverket att övervaka». För att giva en föreställning om vad denna uppgift innefattar må erinras om tullverket åliggande allmänna uppgifter samt gällande föreskrifter angående ordningen för sjötrafiken vid rikets kuster.

Vid sidan av sin huvuduppgift att utöva tullbeskattningen har tullverket jämväl att uppbära vissa andra allmänna avgifter, som upptagas vid trafik till riket, såsom skatt å motorfordon (som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts), skatt å automobilgummiringar, bensin, kli samt oljekakor och vissa slag av fodermjöl, införselavgift å havre och majs jämte vissa andra fodermedel. Tullverket ombesörjer ock uppbörden av fyr- och båkavgifter.

Tullverket har vidare att utöva viss uppsikt över varuförseln till eller från riket eller mellan orter inom riket. I fråga om åtskilliga varor gäller nämligen, att de äro underkastade förbud mot införsel eller restriktiva bestämmelser till förekommande av smittsamma sjukdomar å människor och djur eller å jordbruks- och trädgårdsalster eller få införas endast av vissa varuhavare eller under vissa villkor med avseende å varans beskaffenhet. Åtskilliga varor äro underkastade exportförbud eller få utföras endast under vissa villkor.

I fråga om ordningen för utrikes- och inrikestrafiken äro vissa föreskrifter meddelade i tullstadgan och tullordningen. Dessa föreskrifter, från vilka avvikelse må ske endast i fall då trängande nöd eller annat tvingande skäl därtill föreligger, innebära, såvitt angår den trafik, vars övervakande närmast ankommer på kustbevakningen, nämligen sjötrafiken, i korthet följande.

Vad först beträffar *sjötrafiken från utrikes ort* gäller, att fartyg, som inkommer till tullområdet, i regel skall hålla sig till allmän farled och att fartyget icke får anlöpa annan ort än tullplats, d. v. s. ort, där tull-

anstalt finnes (32 och 36 §§ tullstadgan). På särskild framställning kan tullanstalt lämna fartyg tillstånd att ingå till ort, som ej är tullplats. Innan fartyget avslutat sin resa, må under färd inom tullområdet personlig förbindelse från eller till fartyget icke äga rum; ej heller må gods lossas ur eller lastas i fartyget. Därest giltig anledning därtill föreligger och anmälan göres hos tulltjänsteman, må dock förbindelse med fartyget förekomma, varjämte bortförande av använda effekter och ombordtagande av förnödenhets- och proviantartiklar under vissa förutsättningar må äga rum (34 och 35 §§ tullstadgan). Att under färd inom tullområdet göra annat uppehåll med fartyget än som må föranledas av medgivandena i 34 och 35 §§ eller föreskrifter, meddelade av offentlig myndighet, är förbjudet.

Vidkommande härefter *sjötrafiken till utrikes ort* är densamma icke bunden vid tullplatserna utan lastning av gods för utförsel må äga rum var som helst inom tullområdet. Tullgods må dock ej inlastas, förrän tillstånd därtill erhållits av tullanstalten och för tullkontroll erforderlig tulltjänsteman kommit tillstädes; för lastning av annat gods än tullgods erfordras i regel endast anmälan hos tullanstalt inom tulldistriktet om den tillämnade lastningen (49 § tullstadgan; jfr dock 52 § samma stadga). Om fartyg, som avgår från tullområdet, medför tullgods, gälla i fråga om anlöpande av annan ort än tullplats samt uppehåll, personlig förbindelse till eller från fartyget och lossning eller lastning under utresan motsvarande regler som för fartyg, inkommande till tullområdet (48, 53, 54 och 55 §§ tullstadgan). Befälhavare, som vill från tullområdet föra fartyg, är skyldig att, oavsett om fartyget medför last eller icke, för tullklarering anmäla sig hos tullanstalt (51 § tullstadgan). I sammanhang med tullklareringen utfärdar tullanstalten ett tullpass, vilket skall medföras å fartyget och vid anfordran företes (117 § tullstadgan).

Beträffande *fartyg, som går i inrikes trafik*, gäller, att fartyget icke må föras utom tullområdet, där ej dess rätta kurs går därutanför, och att i sistnämnda fall avvikelse från kursen ej må ske (59 § tullstadgan). Inlastning av tullgods må icke äga rum, förrän anmälan om lastningen gjorts hos tullanstalt och för tullkontroll erforderlig tulltjänsteman kommit tillstädes (56 § tullstadgan). Med fartyg i inrikestrafik må icke anordnas personlig förbindelse från fartyg, som ankommer från ort utom tullområdet eller befinner sig på avgående från tullområdet med tullgods; ej heller får från sådant fartyg gods lastas i fartyg i inrikes trafik (60 och 61 §§ tullstadgan). Lossning av tullgods må icke verkställas, förrän tillstånd därtill meddelats av tullanstalt eller kustpostering och tulltjänsteman kommit tillstädes (64 § tullstadgan). Befälhavare å fartyg i inrikestrafik är i regel skyldig att vid ankomsten och avgången anmäla sig för tullklarering, om tullanstalt eller kustpostering finnes å orten. Sådan anmälan kan göras hos kustpostering, såvida icke tullgods skall forslas i fartyget eller fartyget icke förut under året gått i inrikes-

trafik (57 och 63 §§ tullstadgan). Därest fartyget är klareringsskyldigt, skall befälhavaren medföra årspass för resan, varjämte, om tullgods forslas i fartyget, särskild av tullanstalt utfärdad förpassning å godset skall medföras och företes (117 § tullstadgan).

Från ovan angivna huvudregler gälla undantagsbestämmelser beträffande vissa fartyg, däribland *fiske- och lustfartyg* (125—126 §§ tullstadgan). Fiskefartyg, vilket i förvärvssyfte användes till saltsjöfiske från landskapen vid rikets södra eller västra kuster och blivit för ändamålet registrerat, äger, då fartyget företager resa inom eller utom tullområdet uteslutande för fiske eller fångstens avyttrande och icke medför annat än vad därför oundgängligen erfordras, taga den väg och göra det uppehåll, som med hänsyn till fisket och avyttringen påkallas. Fartygets befälhavare är därvid fritagen från skyldighet att till tullverket avgiva skriftliga anmälningar rörande fartyget och vad däri föres men skall medhava ett hos närmast fartygets hemort belägen tullanstalt eller kustpostering uttaget, under kalenderåret gällande fiskepass. Vid ankomst till eller avgång från ort inom tullområdet skall passet uppvisas hos närmast tillgängliga tulltjänsteman för påteckning om resan. Vid besök å ort utom tullområdet skall passet företes för där befintlig tullanstalt eller svensk konsulattjänsteman, som därvid har att meddela visst intyg. Lustfartyg, varmed avses fartyg, vilket tillhör allmänt segelsällskap eller allmän annan dylik sammanslutning och ej är i handelsavsikt utrustat, är vid ankomst från eller avgång till ort utom tullområdet under viss förutsättning frikallat från anmälnings- och passkyldighet. Vid ankomst från ort utom tullområdet får befälhavaren med fartyget icke besöka annan ort än tullplats eller ort med kustpostering. Det åligger vidare befälhavaren att vid ankomst från eller avgång till ort utom tullområdet göra muntlig anmälan hos närmaste tullanstalt eller kustpostering samt förete ett av offentlig myndighet eller sammanslutningens styrelse utfärdat bevis angående fartygets namn m. m.

Kustbevakningens åligganden vid *strandningstillfällen* framgå av §§ 187 och 188 tjänstgöringsreglementet. Enligt där meddelade bestämmelser skall strandningen inberättas till vederbörande tullanstalt och, intill dess på tullanstalten ankommande åtgärder hunnit vidtagas, har kustbevakningspersonalen att handhava nödig tillsyn samt bevaka och med ledning av till fartyg och last hörande handlingar anteckna det gods, som bärgas.

Då *sjöfynd* anmäles hos kustpostering, skall enligt §§ 186—189 tjänstgöringsreglementet närmaste förmannen vid posteringen ofördröjligen därom underrätta den tullanstalt, som har att redovisa fyndet, och, intill dess tullanstalten föranstaltat om fyndets vård, utöva nödig tillsyn å detsamma. Det åligger tillika förmannen att verkställa den besiktning, värdering och försäljning av fyndet, som på tullanstaltens begäran anbefalles honom.

Förutom egentliga kustbevakningsåligganden har kustbevakningspersonalen å vissa orter att utföra göromål, som tillhöra lokaltullförvaltningens arbetsuppgifter. Härmed åsyftas dels föreståndarskapet för vissa tullstationer och tullexpeditioner (f. n. tullstationerna i Lomma, Ålabodarna och Kyrkbacken samt tullexpeditionerna i Norrtälje, Ronehamn, Figeholm, Bergkvara, Borgholm, Mörbylånga, Degerhamn, Skillinge, Skanör, Barsebäckshamn, Torekov, Marstrand och Hunnebostrand), dels den invisitationsrätt, som enligt generaltullstyrelsens beslut den 14 april 1885, 13 juli 1904, 11 april 1910 och 23 februari 1926 tillagts följande kustposteringar, nämligen: Hättan, Skärhamn, Mollösund, Käringön, Gullholmen, Gravarne, Hunnebostrand, Dyngö och Grebbestad. På grund härav äger befälhavare å inkommande fartyg, som ej medför last eller vars last består endast av visst tullfritt gods, att utan föregående framställning besöka inom Lysekils och Strömstads tulldistrikt belägen ort, som ej är tullplats, efter att vid någon av ovannämnda kustposteringar inom respektive tulldistrikt hava undergått invisitation. Såsom villkor härför gäller i huvudsak följande. Invisitationen skall verkställas av bevakningsförmannen vid posteringen. Då fartygen innehava last ävensom då barlastade fartyg ej kunna vid invisiteringsplatsen undergå en emot underslev fullt betryggande visitation, skola fartygen från invisiteringsplatsen till destinationsorten åtföljas av erforderlig bevakning, som jämväl skall övervaka lossningen och förrätta kölvisitation å fartygen, varom allt attester böra avlämnas. Inklarering skall verkställas av distrikttullanstalten, för vilket ändamål fartygshandlingarna jämte nyssnämnda attester skola genom bevakningsförmannens försorg insändas till denna.

Vidare utövar kustbevakningen tillsyn å efterlevnaden av *jaktförfattningarna*. Genom rundskrivelse den 31 juli 1931 har nämligen generaltullstyrelsen anmodat vederbörande kustdistriktschefer att ombesörja, att underlydande kustbevakningspersonal, i den mån tillgänglig båtmateriel och tulltjänstens behöriga utövande det medgiva, håller tillsyn å jakten efter sjöfågel inom respektive kustdistrikt samt till vederbörande läns jaktvårdsförening eller direkt till allmän åklagare anmäler de förseelser mot gällande jaktförfattningar, som kunna komma till personalens kännedom.

I fråga om *fisket* utövar tullverket icke någon allmän tillsyn. Efter medgivande av generaltullstyrelsen äro emellertid åtskilliga kustbevakningstjänstemän av vederbörande länsstyrelse förordnade såsom fiskeritillsyningsmän. Generaltullstyrelsen har vidare medgivit, att en i tulltjänst använd torpedbåt må för ändamål, som avses i 11 § i kungörelsen den 2 juni 1933 (nr 282) med vissa bestämmelser rörande fiskeriförhållandena i de till Sverige och Danmark gränsande farvattnen, i Öresund utöva bevakningstjänst, i den mån detta kan ske utan särskild kostnad för tullverket och utan att tulltjänstens behöriga fullgörande därigenom eftersättes.

Utvidgning av kustbevakningens uppgifter.

Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen för det finska sjöbevakningsväsendets uppgifter, har detta att upprätthålla ordning och säkerhet vid sjögränsen. Sjöbevakningsväsendet är alltså till sin karaktär en sjöpolisorganisation.

Tillräckliga skäl att för Sveriges vidkommande göra kustbevakningen till en sjöpolis torde icke föreligga. Detta utesluter emellertid icke, att vissa av de uppgifter, som skulle ankomma på en dylik sjöpolis, kunna med fördel förenas med kustbevakningens övriga åligganden. Det ligger nämligen i öppen dag, att kustbevakningspersonalen har möjlighet att, utan förfång för den egentliga tulltjänsten, utöva en allmän tillsyn över efterlevnaden av författningar, som röra förhållandena inom sjöterritoriet. De sakkunniga vilja nedan beröra några dylika övervakningsuppgifter.

Enligt kungörelse den 21 november 1925 (nr 467) gälla vissa inskränkningar i fråga om främmande örlogsfartygs tillträde i fred till svenskt territorium. Då främmande örlogsfartyg bliver synligt utanför rikets kuster eller ankrar inom eller avgår från område, beträffande vilket inskränkningar i rätten till tillträde gälla enligt berörda kungörelse, skall enligt kungörelse förenämnda dag (nr 468) rapport därom avgivas av vederbörande lotsförman eller fyrmästare till lotskaptenen i orten, som i sin ordning har att inrapportera förhållandet till chefen för försvarsdepartementet.

Frågan om kustbevakningspersonalens medverkan vid övervakandet av våra kustfarvatten berördes av 1928 års lotsförfattningssakkunniga, vilka i sitt den 31 januari 1930 avgivna betänkande (Statens offentliga utredningar 1930: 7) sid. 99 o. f. anförde:

»Ur synpunkten av försvarsverkets intressen är det naturligen erforderligt, att en allmän övervakning av våra kustfarvatten äger rum, och att sålunda en viss kontroll utövas över de fartyg, särskilt främmande örlogs- eller andra statsfartyg, som framgå eller uppehålla sig inom våra territorialvatten eller närmast utanför dessa. Härigenom kunna sjöförsvarsmyndigheterna hållas underrättade om vad som å varje del av kusten tilldrager sig av sådant, som bör komma till deras kännedom. Ävenså kunna dessa myndigheter vid behov infordra upplysningar i ett eller annat hänseende från olika kustpartier. En sådan ständig övervakning är givetvis även till fördel för den allmänna sjöfarten och fisket, ej minst för inrapporterande av sjöolyckor, förekomst av vrak, skador å sjömärken, isförhållanden o. s. v.

För försvaret är det vidare av vikt, att kännedom om våra kustfarvatten, i den mån de hava betydelse för rikets försvar, i möjligaste utsträckning undanhålles obehöriga. I första hand måste främmande örlogsfartyg eller andra statsfartyg förhindras att företaga mätningar, lodningar, upprätta kartor o. s. v.

För tillgodoseende av nämnda försvarsintressen synes det under rådande förhållanden icke möjligt att anlita lotsplikt såsom medel. — — —

Skydd ur försvarssynpunkt för våra kustfarvatten bör, i stället för i utsträckning av lotsplikten, sökas i skärpta bestämmelser rörande kontroll av farvattnen.

I dessa hänseenden kunna förändringar ertordras i vissa gällande bestämmelser, såsom om förande av nationalitetsflagga m. m. (Sv. förf.-saml. 1916 nr 372), rätten till prejning samt lots- och fyrpersonals rapporteringsskyldighet (Sv. förf.-saml. 1925 nr 468). Vidare kan i försvarsintressenas tjänst lämpligen tagas tullverkets kustbevakning, vilken numera, utrustad med moderna tekniska hjälpmedel, nått en mycket stor effektivitet.»

Vad sålunda anförts i fråga om medverkan av kustbevakningspersonalen vid övervakningen av kustfarvattnen anse de sakkunniga förtjäna beaktande.

En närliggande uppgift utgör övervakningen av lagen den 2 augusti 1927 (nr 333) om utlännings rätt att här i riket vistas. Det må härvid erinras, att polismyndighet må avvisa till riket ankommande utlänning, som saknar föreskriven legitimationshandling, liksom ock utlänning, som gjort sig skyldig till viss brottslig verksamhet, däribland yrkesmässigt bedrivande av olovlig varuinförsel, om det skäligen kan antagas, att han kommer att fortsätta den brottsliga verksamheten.

Vidare synes lämpligt, att kustbevakningspersonalen utövar tillsyn å efterlevnaden av fridlysningsbestämmelser till skydd för naturminnesmärken och nationalparker m. m. och att, då förseelser mot dylika bestämmelser komma till personalens kännedom, rapport avgives därom till vederbörande. Att kustbevakningspersonalen, då den upptäcker skada å sjömärken, telegraf- eller telefonledningar eller annan staten tillhörig egendom, bör inrapportera detta till vederbörande myndighet, ligger i sakens natur.

Med det sagda hava de sakkunniga velat påvisa några uppgifter, som lämpligen kunna uppdragas åt kustbevakningspersonalen. I den mån ändringar av ifrågavarande författningar äro erforderliga, torde det ankomma å de myndigheter, vilka hava att utöva överinseende å författningarnas efterlevnad, att framlägga förslag till sådana ändringar.

Slutligen må med några ord beröras frågan om och i vad mån kustbevakningspersonalen må ombesörja transporter av sjuka, läkare, medicin m. m. inom skärgårdsområdena eller biträda för räddning av eller hjälp åt farkoster, som kommit i nödtillstånd o. s. v. Enligt vad för de sakkunniga uppgivits, förekommer stundom, att kustbevakningspersonalen anlitas för dylika ändamål. Det är tydligt, att, i den mån kustbevakningen är utrustad med snabbgående, sjövärdig båtmateriel, möjligheten att anlita kustbevakningen i dylika fall är av stort värde för skärgårdsbefolkningen, särskilt under den tid av året då tillgång å annan lämplig båtmateriel är begränsad. På sina håll synes dock tvekan förefinnas, huruvida personalen äger befogenhet att därvid använda tullverkets materiel. Med anledning härav vilja de sakkunniga såsom sin mening uttala, att kustbevakningspersonalen bör lämna all den hjälp med dylika transporter eller till räddande av liv eller egendom, som rimligen kan ifrågakomma.

Huruvida och i vad mån ersättning för användandet av tullverkets materiel därvid bör utgå, torde böra bero på omständigheterna i det särskilda fallet. Det förutsättes dock, att gottgörelse för sjuktransporter o. d. icke skall utgå, när det gäller obemedlade personer eller det av tullpersonalen lämnade biträdet icke åsamkar tullverket någon nämnvärd kostnad. De föreskrifter, som i sådant hänseende eller till förekommande av missbruk kunna finnas erforderliga, torde ankomma på generaltullstyrelsen att utfärda.

Beträffande frågan om kustbevakningspersonalens biträde inom livräddningsväsendet må framhållas följande. Livräddningsväsendet är dels statligt, dels frivilligt. Det statliga livräddningsväsendet, vilket lyder under lotsverket, omfattar 18 livräddningsstationer, utrustade antingen med livbåt och raketapparat eller endast livbåt eller endast raketapparat. Livbåtarna utgöras av roddbåtar. Det frivilliga livräddningsväsendet företrädes av Svenska sällskapet för räddning av skeppsbrutna (livbåtssällskapet), som äger 18 livräddningsstationer. Dessa äro vad utrustningen beträffar uppdelade i fyra klasser: patrullerande motorbåtar, stationer med motorlivbåtar, stationer utrustade med såväl roddlivbåt som raketapparat samt stationer utrustade med enbart raketapparat.

Genom beslut den 15 januari 1932 anbefallde Kungl. Maj:t lotsstyrelsen att verkställa utredning angående det statliga livräddningsväsendets framtida organisation och verksamhetsformer samt därefter inkomma med det förslag, som kunde av utredningen föranledas. Med skrivelse till Kungl. Maj:t den 26 augusti 1932 överlämnade lotsstyrelsen dylik utredning. Därvid anförde styrelsen, att densamma ansåge sig icke böra ifrågasätta någon väsentlig ändring av livräddningsväsendets nuvarande organisation och verksamhetsformer. Däremot hade styrelsen för avsikt att beträffande lotsverkets livräddningsanstalter efter hand hemställa om anvisande av medel för åstadkommande av erforderliga förändringar, förbättringar och moderniseringar av materielen.

Sedermera har statens organisationsnämnd i sitt den 23 november 1934 avgivna betänkande med förslag rörande lotsverkets personalfråga och därmed sammanhängande förhållanden (Statens offentliga utredningar 1934: 46) gjort livräddningsväsendet till föremål för utredning. Organisationsnämnden, som icke heller ansett anledning föreligga att förorda någon mera genomgripande förändring beträffande livräddningsväsendet, föreslog därvid vissa förenklingar eller indragningar i fråga om lotsverkets stationer.

I utlåtande den 25 januari 1935 över lotsstyrelsens nyssberörda skrivelse samt organisationsnämndens förslag förordade kommerskollegium på anförda skäl, att åt lotsstyrelsen uppdroges att i samråd med livbåtssällskapet verkställa förnyad utredning rörande livräddningsväsendets gestaltning för den närmaste framtiden.

Ifrågavarande ärende torde icke hava slutbehandlats av Kungl. Maj:t.

I vilken mån jämväl kustbevakningens personal och materiel kunna utnyttjas inom livräddningsväsendet, synes böra komma under närmare övervägande, därest den av kommerskollegium påyrkade utredningen kommer till stånd.

Förhållandet till lokaltullförvaltningen.

Mellan lokaltullförvaltningen och kustbevakningen äger ett visst samarbete rum dels beträffande kustens bevakning, dels i vissa fall i fråga om utförande av till lokaltullförvaltningen hörande göromål.

I avseende å den allmänna bevakningens ordnande vid tullplats gäller enligt ovan återgivna bestämmelse i § 17 tjänstgöringsreglementet, att den lokala tullbevakningen skall, där sådant anses erforderligt, verkställa patrulleringar dels med tullbåt i hamnen och å närgränsande vatten, dels till lands vid omgivande stränder, landnings- och lossningsställen.

Frågan om vidsträcktare medverkan från den inre bevakningens sida vid kustens bevakande än vad berörda bestämmelse giver anledning till var föremål för övervägande i samband med den senaste omorganisationen av tullverket (se proposition nr 89 år 1922 sid. 61 o. f.). 1914 års tullkommission hade föreslagit, att bevakningen av område närmast hamn, varest inre bevakningspersonal funnes förlagd, skulle uppdragas åt denna personal, i enlighet varmed tulljakterna skulle flyttas till skärgårdarna och ut på kusterna samt konstant patrulleringsskyldighet i åtskilliga fall åläggas den inre bevakningspersonalen. Detta förslag mötte emellertid visst motstånd från 1920 års kustbevakningssakkunniga, som ansågo det mindre lämpligt, att större patrulleringsskyldighet till sjöss än som vore den inre bevakningspersonalen påbjuden ålades densamma. I vad de kustbevakningssakkunniga anfört hade generaltullstyrelsen instämt. Föredragande departementschefen anförde, efter erinran om ovan återgivna bestämmelse i § 17 tjänstgöringsreglementet, att en vidsträcktare tillsyn vid kusten än vad i anledning av denna bestämmelse för det dåvarande utövades, syntes icke heller honom böra åläggas den inre tullbevakningen.

Ett icke obetydligt antal kustposteringar äro för närvarande förlagda till ort, där lokal tullbevakning finnes. I dessa fall torde tillsyn inom infartslederna och tullplatserna närgränsande vatten merendels ombesörjas av kustbevakningen. Att posteringarna icke i större utsträckning än som skett flyttats ut till skärgårdarna och kusterna, torde huvudsakligen sammanhänga med svårigheterna för personalen att anskaffa bostäder å de platser, som i och för sig vore de mest tjänliga för kustbevakningens förläggning.

Därest en vidsträcktare tillsyn vid kusten än som för närvarande utövas av den inre tullbevakningen skulle åläggas densamma, torde det i

regel bliva nödvändigt att utrusta den med därför lämplig båtmateriel. En utsträckt patrulleringsskyldighet för tullbevakningen skulle säkerligen även i en del fall nödvändiggöra förstärkning av dess personal. Vid sådant förhållande anse de sakkunniga sig icke böra ifrågasätta någon ändring i den ordning, som i förevarande avseende nu tillämpas.

Såsom i det föregående omförmälts, förekommer dels å vissa platser, huvudsakligen i södra och västra Sverige, att förman för kustpostering är föreståndare för tullstation eller tullexpedition, dels å vissa platser i Bohuslän att kustposteringarna tillagts invisitationsrätt. Frågan om lämpligheten av sistnämnda sedan lång tid tillbaka bestående anordningar var under övervägande vid 1922 års omorganisation av tullverket (se ovannämnda proposition sid. 69 o. f.). Föredragande departementschefen framhöll därvid, att varje uppdrag, som kunde medföra, att kustbevakningstjänsteman med bibehållen tjänstgöringsskyldighet såsom sådan droges för längre eller kortare tid från sina egentliga uppgifter och fästes vid arbete å viss bestämd plats, vilken kunde av allmänheten noga angivas, måste bliva till förfång för den allmänna tillsynen å kusten. På grund av kostnadsskäl ville departementschefen dock icke för det dåvarande yrka på en omläggning i det dittillsvarande systemet med invisitationsrätt för vissa posteringar.

Även de sakkunniga anse det principiellt riktigt, att sådana uppgifter, som kunna verka störande på kustbevakningsgöromålens behöriga fullgörande, icke åläggas kustbevakningspersonalen. I betraktande av att smugglingen i de trakter, där ifrågavarande anordningar äro tillfinnandes, för närvarande icke torde hava någon större omfattning, anse sig de sakkunniga likväl icke böra ifrågasätta någon ändring i det hittillsvarande systemet men vilja betona dess provisoriska karaktär. För den händelse smuggling i dessa trakter skulle börja förekomma, torde frågan om bibehållandet av berörda system böra upptagas till omprövning.

Allmänna grunder för bevakningens ordnande.

Sjöbevakning och landbevakning. Kustbevakningen utövas, såsom förut antytts, genom patrullering dels till sjöss och dels till lands. Vilkendera bevakning som med hänsyn till effektiviteten bör givas företräde, därom hava under skilda tider rått olika meningar. I allmänhet har ansetts, att bevakning till sjöss är att föredraga, då den kuststräcka, som skall bevakas, är försedd med skärgård eller då densamma på grund av frånvaro av vägar längs kusten endast med svårighet kan bevakas från land. Är kusten däremot öppen och skärgårdslös, har landbevakning ansetts erbjuda den största säkerheten.

Då det gäller att taga ställning till frågan, vilkendera bevakningsmetoden, sjöbevakning eller landbevakning, som under numera rådande

förhållanden bör givas företräde, torde hänsyn böra tagas till de former, under vilka smugglingen och därvid närmast spritsmugglingen bedrives. Såsom redan förut framhållits, verkställes den olovliga införseln i regel med användande av snabbgående och synnerligen sjövärdig båtmateriel. För själva införseln, vilken merendels äger rum under den mörka delen av dygnet, åtgår endast helt kort tid. Transporten till konsumtionsorten sker i regel med automobil antingen omedelbart efter införseln eller ock sedermera i mindre poster vid lämpliga tillfällen.

För att en bevakning till sjöss skall kunna sätta en något så när effektiv spärr mot smugglingsföretag, skulle erfordras, att densamma vore mycket tät och utrustad med ett stort antal för olika uppgifter lämpade båtar. Att åstadkomma en fullt effektiv bevakning till sjöss skulle emellertid draga orimliga kostnader. I jämförelse med bevakningen till sjöss ställer sig landbevakning medelst motorfordon avsevärt billigare. En på dylikt sätt utövad bevakning har jämväl den fördelen, att bevakningsstyrkor lätt kunna förflyttas till punkter, där smuggling är att vänta. Då, såsom nyss nämnts, större delen av den sprit, som insmugglas till kusten, vidarebefordras landvägen till andra orter, måste en bevakning av tillförselvägarna vara ägnad att i hög grad försvåra dessa olagliga transporter. Med hänsyn till nu berörda omständigheter bör bevakning till lands medelst motorfordon komma till användning i större utsträckning än vad för närvarande är fallet.

Sjöbevakning är emellertid alltfort nödvändig för att såvitt möjligt förhindra smugglarfartygs tillträde till våra kuster och övervaka deras förehavanden samt för att utöva en allmän tillsyn över trafiken utmed kusterna och inom skärgårdsområdena. De kustbevakningen åvilande uppgifter, för vilka bevakning till sjöss under nuvarande förhållanden erfordras och vilka icke kunna ombesörjas på annat sätt, äro följande:

1) bevakning av med sprit lastade fartyg, vilka uppehålla sig utanför territorialvattengränsen (fyra nautiska mil) eller det i lagen den 27 november 1925 (nr 463) avsedda område om tolv sjömil från kusten, samt förhindrande av förbindelse mellan sådana fartyg och land;

2) upprätthållande av det i 2 § spritinförsellagen stadgade förbud mot införsel av spritdrycker och vin till svenskt territorialvatten och förbudet mot införsel av spritdrycker till det i lagen den 27 november 1925 avsedda område;

3) bevakning av Ålands hav gemensamt med sjöbevakningsväsendet i Finland enligt därom träffad överenskommelse;

4) övervakning av skärgårdsområden samt undersökning av öar och skär samt vatten för utrönande, huruvida olovligen infört gods där upplagts eller sänkts; samt

5) allmän tillsyn å efterlevnaden av tullstadgans ordningsföreskrifter rörande trafiken vid rikets kuster ävensom av författningar rörande in- och utförsel av import- eller exportinskränkningar underkastade varor.

Landbevakning medelst motorfordon bör användas vid öppna kuststräckor samt såsom förstärkning åt sjöbevakningen vid skärgårdsområden. Den hittills å vissa kuststräckor, företrädesvis i södra Sverige, bedrivna landbevakningen till fots eller med cykel bör sålunda i allmänhet ersättas med en mera rörlig bevakning medelst motorfordon. Med hänsyn till att motorcyklarna åstadkomma alltför stort buller och utsätta personalen för stora fysiska påfrestningar, särskilt under den kalla årstiden, böra endast automobiler användas i bevakningstjänsten.

Mellan sjö- och landbevakning måste självfallet råda ett intimt samarbete. Överflyttning av personal från den ena till den andra bevakningsgrenen för särskilt tillfälle eller för längre tid bör sålunda obehindrat kunna verkställas. För särskilt fall bör för övrigt förstärkning kunna erhållas även från den lokala tullbevakningens sida.

Bevakningens rörlighet. Kustbevakningen är fördelad på ett stort antal utefter kusten spridda posteringar, envar med sitt bestämda patrulleringsområde. Storleken av dessa områden växlar avsevärt å olika delar av kusten. Enligt tullverkets förvaltningsberättelse för år 1933 hade patrulleringsområdena å kuststräckan Åhus—Strömstad i genomsnitt en utsträckning av lägst 4 km (Göteborgs kustdistrikt) och högst 9 km (Varbergs kustdistrikt), medan å sträckan Stockholm—Umeå varje postering hade ett patrulleringsområde av lägst 22 km (Stockholms kustdistrikt) och högst 62 km (Sundsvalls kustdistrikt).

Såsom förut omförmälts, äger kustdistriktschefen bestämma om personalens placering vid de olika posteringarna inom distriktet. För förflyttning av personalen från ett distrikt till ett annat erfordras däremot generaltullstyrelsens beslut. Bostäder åt kustbevakningspersonalen tillhandahållas genom tullverkets försorg blott å ett fåtal orter.

Det nuvarande systemet med — å vissa kuststräckor — ett stort antal posteringar med jämförelsevis små patrulleringsområden, lider otvivelaktigt av en viss stelhet, när det gäller att anpassa bevakningen efter inträffande ändringar i smugglingstrafiken m. m. Det är nämligen uppenbart, att, då fråga uppkommer om ändrad förläggning av en postering eller förflyttning av personal från en postering till annan, skälig hänsyn måste tagas till möjligheterna för personalen att anskaffa tjänlig bostad. Icke sällan försvåras en önskvärd förflyttning därav, att vederbörande tjänsteman, måhända av nödtvång, skaffat sig egen bostad å stationeringsorten, varför en förflyttning skulle till äventyrs medföra en för honom kännbar förlust.

En väl fungerande bevakningsorganisation förutsätter emellertid, att bevakningen utan större tidsutdräkt eller alltför höga kostnader kan anpassas efter växlingarna i de arbetsuppgifter, som ankomma på densamma. Då det icke lämpligen bör ifrågakomma, att statsverket uppför bostäder för personalen å andra platser än dem, varest bevakningspersonal

beräknas bliva förlagd för en relativt lång tid framåt, hava de sakkunniga i viss utsträckning sökt tillgodose önskemålet om en såvitt möjligt rörlig bevakning genom färre men med större personalstyrka bemannade posteringar. Om dessa posteringar förläggas till orter, där svårigheter med avseende å bostadsförhållandena ej föreligga, underlättas givetvis möjligheterna att vid förefallande behov förflytta personal. Genom koncentreringen av bevakningen vinnas fördelar även i andra avseenden. Därest en större personalstyrka är förlagd på samma ort, förefinnes nämligen större möjlighet att för fullgörande av mera krävande uppdrag använda de tjänstemän, som äro mest lämpade för uppdraget i fråga. Om till dylik större postering förlägges båtmateriel av olika beskaffenhet, kan för särskild uppgift alltefter som denna kräver snabbgående eller sjövärdig materiel utväljas den farkost, som bäst lämpar sig för ändamålet. Vidare underlättas möjligheterna att bereda personalen erforderlig vila och att vid tillfälligt förfall för någon tjänsteman förse farkost eller automobil med fulltalig besättning. Slutligen medför ett dylikt system större svårigheter för smugglarna och deras medhjälpare att övervaka kustbevakningens verksamhet eller att på förhand beräkna, vilken personal eller båtmateriel som kommer att användas inom visst område.

I enlighet med ovan antydda synpunkter hava de sakkunniga i ett flertal fall bibehållit posteringar i städer eller å orter, där lokal tullbevakning finnes. I den mån snabbgående och sjövärdig materiel ställes till kustbevakningens förfogande samt kustbevakningen under längre tidsperioder kan oberoende av väderleksförhållandena ligga i bevakningstjänst utom hemorten, torde förläggning av kustposteringar till orter med lokal tullbevakning knappast innebära någon egentlig olägenhet.

Underrättelseväsendet. Såsom den yrkesmässiga smugglingen numera bedrives, utgör en regelbunden avpatrullering av kustområdena icke ett tillräckligt verksamt medel för smugglingens bekämpande, utan bevakningsåtgärderna böra i största möjliga utsträckning baseras på inhämtade underrättelser om tillämnade smugglingsföretag. För detta ändamål erfordras ett väl organiserat underrättelseväsen.

Ledningen av underrättelseväsendet bör ankomma på en polisutbildad tjänsteman, som, enligt vad av det följande framgår, föreslås skola placeras hos kustbevakningens centrala ledning. Genom denne tjänstemans försorg böra alla upplysningar, som inhämtas om tillärnade eller redan fullbordade smugglingsföretag, däri delaktiga personer m. m., bearbetas och med tillämpning av de metoder, som användas hos kriminalpolisen i fråga om brott i allmänhet, sammanställas för att tjäna som grundval för bevakningsarbetet. För sådant ändamål är det av synnerlig vikt, att personalen till vederbörande förman inrapporterar vad som funnits anmärkningsvärt för att av denne vidarebefordras till kustbevakningens

centrala ledning. Vidare böra åtgärder vidtagas för erhållande av upplysningar i förevarande hänseende från de lokala polismyndigheterna m. fl.

Särskild uppmärksamhet förtjänar i detta sammanhang den medverkan vid meddelande av underrättelser rörande smugglingstrafiken, som bör kunna lämnas av lots- och fyrpersonalen. Enligt 30 § tullstadgan åligger det lotstjänsteman, som finner överträdelse av tullstadgan eller annan författning, vars efterlevnad tullverket har att övervaka, vara å bane eller överhuvud något förehavas, som synes ägnat att förbereda eller främja sådan överträdelse, att snarast möjligt till närmaste tullmyndighet göra anmälan om förhållandet, i den mån han icke, enligt vad särskilt stadgas, själv äger vidtaga åtgärd till beivran av överträdelsen. En erinran om lotstjänsteman sålunda åliggande skyldigheter finnes intagen i 28 § av tjänstgöringsreglementet för lots- och fyrstaten den 24 december 1923, sådan paragrafen lyder enligt cirkulär den 3 april 1928.

Enligt inhämtade upplysningar erhållas från personalen å vissa lots- och fyrplatser städse underrättelser om vad som under utkik eller eljest funnits anmärkningsvärt. Dessa underrättelser hava i många fall varit av stort värde för kustbevakningen. Härjämte förekommer å platser, där såväl kustbevaknings- som lotspersonal är stationerad och ständig utkik skall hållas, att utkiksvakterna fördelas mellan kustbevaknings- och lotspersonalen.

Frågan om lots- och fyrpersonalens medverkan vid kustens bevakande var föremål för behandling i samband med omorganisationen av tullverket år 1922 (propositionen sid. 62 o. f.). 1914 års tullkommission hade föreslagit, att lots- och fyrpersonalen å vissa närmare angivna platser måtte förpliktas att, i den mån andra tjänstegöromål ej därför utgjorde hinder, hålla utkik för övervakande av synfältet ur tullbevakningssynpunkt, att enahanda utkik skulle hållas från i gång varande lotsbåtar, tillhörande förberörda lotsplatser, samt att, om under utkiken något anmärkningsvärt iakttoges, detta genast eller så snart ske kunde skulle inrapporteras till den kustbevakningstjänsteman, å vilken från tullverkets sida lämnats anvisning. Mot detta förslag framställde lotsstyrelsen vissa erinringar i skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 maj 1918. Med hänsyn härtill hade 1920 års kustbevakningssakkunniga funnit sig icke böra upptaga kommissionens förslag sådant det utformats. I stället hade de sakkunniga ansett, att samverkan mellan tull- och lotsverken kunde ordnas på ett sätt, som närmare anslöte sig till det dittills praktiserade. Gällande föreskrifter i ämnet vore därför i huvudsak tillräckliga för att bereda tullverket det biträde från lots- och fyrpersonalens sida, som skäligen borde fordras; dock borde en föreskrift om lotspersonalens rapporteringsskyldighet, i huvudsak av enahanda innebörd som den i 30 § tullstadgan numera intagna bestämmelsen, utfärdas. Samarbetet i fråga om utkiks hållande syntes de sakkunniga smidigast kunna ordnas under

hand genom de lokala befälsmyndigheternas försorg, varför några författningsbestämmelser i ämnet icke borde ifrågakomma. Generaltullstyrelsen hade instämt i de sakkunnigas uttalande rörande tullkommissionens förslag om åläggande för lots- och fyrpersonal att medverka vid kustens bevakande. Föredragande departementschefen anförde bland annat, att givet vore, att lotsverkets personal i många fall hade möjlighet att giva kustbevakningspersonalen värdefullt bistånd i tjänsten. Efter att hava berört frågan om lotspersonalens biträde åt den inre tullbevakningen uttalade departementschefen önskvärdheten av och sin förväntan, att vederbörande verks styrelse vidtoge åtgärder, varigenom det allmänna samarbetet i de dagliga göromålen för lots- och tullpersonalen skulle i praktiken, såsom dittills mångenstädes varit förhållandet, kunna ordnas å samtliga platser, där personal av båda slagen förefunnes. Däri inbegrepes även åliggandena att hålla utkik för lots- och tullverkens räkning.

Det synes uppenbart, att lots- och fyrpersonalen har möjlighet att i större utsträckning än hittills varit förhållandet lämna kustbevakningspersonalen underrättelser om vad som under tjänstgöring eller eljest iakttages rörande förhållandena till sjöss eller i skärgård. Några ytterligare föreskrifter angående samarbete mellan kustbevaknings- samt lots- och fyrpersonalen utöver dem, som meddelats i 30 § tullstadgan och tjänstgöringsreglementet för lots- och fyrstaten, torde icke erfordras, enär dessa föreskrifter synas tillfyllest för det ändamål, varom här är fråga. För att emellertid ett förbättrat samarbete i förevarande avseende må åstadkommas, torde genom överenskommelse mellan generaltullstyrelsen och lotsstyrelsen böra närmare bestämmas, hur den avsedda underrättelsetjänsten skall bedrivas.

Liknande skyldighet att insända underrättelser bör åligga befälhavare å marinens fartyg samt å flygplan i marinens tjänst, varom en erinran bör intagas i vederbörliga tjänstgöringsreglementen.

Vid förmedling av underrättelser bör radio komma till ökad användning. Till denna fråga återkomma de sakkunniga i annat sammanhang.

Spanings- och undersökningsverksamheten. En av huvudbetingelserna för ett framgångsrikt bekämpande av den yrkesmässiga smugglingen är tillgång på personal, som äger god förmåga att verkställa spaning och undersökning i brottmål. För ernående av ett gott resultat av spanings- och undersökningsverksamheten erfordras därjämte på grund av de speciella förhållanden, som råda på detta område, att den personal, som avses för dylik verksamhet, äger god kännedom om de personer, som syssla med smuggling och langning, och besitter stor erfarenhet om de metoder, som användas vid den olagliga hanteringens bedrivande. Av stor betydelse är även, att den för spanings- och undersökningsverksamheten av-

sedda personalen äger kännedom om ortsförhållandena i de trakter, där sådan hantering förekommer. På grund av nu berörda omständigheter är det av synnerlig vikt, att ombyte av i denna verksamhet använd personal sker med stor varsamhet, om icke effektiviteten av verksamheten skall äventyras.

Undersökningen av brott, varom här är fråga, fordrar icke sällan synnerligen omfattande utredningar och förhör med ett stort antal personer, som kunna antagas lämna upplysningar i saken. Då det protokoll, som skall föras över förhören, är av grundläggande betydelse för den blivande rättegången i målet, är det givetvis av stor vikt, att förhörsprotokollet på ett fullständigt, redigt och noggrant sätt upptager allt vad som vid förhören framkommit och som tillika är av betydelse vid sakens bedömande. Det erfordras fördenskull förutom för den egentliga spanings- och undersökningsverksamheten skickad personal jämväl tillgång på personal, som äger den för förhörsverksamheten med därtill hörande protokollföringen nödiga rutinen.

I avdelning VII upptaga de sakkunniga till behandling frågan om på vad sätt tullverkets behov av personal för ifrågavarande uppgifter lämpligen må kunna tillgodoses.

Kustbevakningens centrala ledning.

Nuvarande ordning. Befattningen såsom kustbevakningsinspektör tillkom i samband med 1922 års omorganisation av tullverket efter förslag av 1914 års tullkommission. Enligt kommissionens förslag (tullkommissionens betänkande I sid. 41 o. f.) avsågs med befattningens inrättande bl. a. att åstadkomma en enhetlig och sakkunnig tillsyn å kustbevakningens båtmateriel[1] samt bereda styrelsen tillgång till sakkunskap i sjötekniska frågor. Kustbevakningsinspektören skulle sålunda enligt kommissionens förslag huvudsakligen få en rådgivande och inspekterande verksamhet. Någon egen föredragningsskyldighet ansåg kommissionen icke böra tilläggas honom; härigenom kunde nämligen, enligt kommissionens förmenande, den enhetlighet, som åsyftades med att alla ekonomiska frågor skulle föredragas av kameralbyråchefen och alla personalfrågor av byråchefen för administrativa ärenden (numera personalbyråchefen) lätt nog äventyras, och — vid det förhållande att inspektören tänktes ofta vara stadd på inspektionsresor — dröjsmål med ärendenas avgörande vållas. Endast i särskilda fall borde det, med stöd av § 4 i instruktionen för generaltullstyrelsen, stå generaltulldirektören öppet att

[1] Enligt tullkommissionens förslag skulle kustbevakningens båtmateriel i dess helhet anskaffas genom tullverkets försorg. Detta förslag blev dock endast delvis genomfört (se prop. nr 89 år 1922 sid. 55 o. f.).

förordna kustbevakningsinspektören att såsom ledamot föredraga ärenden.

Generaltullstyrelsen, som i likhet med 1920 års kustbevakningssakkunniga biträdde tullkommissionens förslag rörande inrättande av en kustbevakningsinspektörsbefattning, förklarade sig emellertid i skrivelse den 17 oktober 1921 med förslag till reglering av tullverkets utgiftsstater för tiden 1 januari — 30 juni 1923 anse det icke vara lämpligt, att frågan om kustbevakningsinspektörens föredragningsskyldighet då företogs till avgörande.

I den för riksdagen framlagda propositionen i ämnet (sid. 74 o. f.) motiverades befattningens inrättande med behovet av en enhetlig ledning och tillsyn av kustbevakningen. Vad anginge den närmare omfattningen av göromålen för kustbevakningsinspektören, torde, anförde departementschefen, icke föreligga skäl att redan då fastslå en arbetsordning för kustbevakningsinspektören sådan som tullkommissionen förslagsvis framlagt. Det syntes sålunda icke uteslutet, att beträffande åtminstone vissa slag av frågor ett onödigt uppskov skulle föranledas av att, efter vad kommissionen avsett, kustbevakningsinspektören icke skulle hava ständig föredragningsskyldighet. Vidare vore det tänkbart, att de kontorsgöromål, som kommissionen velat pålägga kustbevakningsinspektören, kunde befinnas vara av alltför stor omfattning för att möjliggöra en fullständig och effektiv inspektion av kustbevakningen. Först framdeles, efter det erfarenhet i saken vunnits, syntes därför en noggrannare avgränsning av kustbevakningsinspektörens arbetsuppgifter böra företagas.

Det för kustbevakningsinspektörsbefattningens inrättande åberopade skälet, nämligen angelägenheten att åstadkomma enhetlig ledning och tillsyn av kustbevakningen, har i någon mån kommit till uttryck i den för generaltullstyrelsen gällande instruktionen, som i § 8 mom. 3 innehåller ett stadgande av följande lydelse: »Kustbevakningsinspektören åligger att efter anmälan hos styrelsen företaga tjänsteresor för övervakande av kustbevakningens vederbörliga effektivitet; börande därvid i främsta rummet tillses, att alla anordningar för bevakningens bestridande inom de särskilda kustbevakningsdistrikten äro i största möjliga mån lämpliga och att kustbevakningsposteringarna tillhörande båt- och annan fortskaffningsmateriel befinnes i fullgott skick och av personalen väl vårdas.» Några bestämmelser om vilka befogenheter som tillkomma kustbevakningsinspektören vid dylika inspektionsresor finnas icke meddelade. Av bestämmelserna i generaltullstyrelsens cirkulär den 20 december 1922 angående befogenhet och åligganden för chef för kustbevakningsdistrikt m. m. (Tullverkets författningssamling 1922: 445) synes emellertid framgå, att kustbevakningsinspektören äger meddela anvisningar rörande mindre omfattande bevakningsanordningar ävensom angående avhjälpande av bristfälligheter hos kustbevakningens tjänstemateriel. Hans befogenheter i sistberörda hänseende begränsas dock av en i § 4 i cirkuläret meddelad

föreskrift av innebörd, att åtgärd, som föranleder kostnad för tullverket, icke må vidtagas utan styrelsens medgivande. På grund av styrelsens särskilda beslut äger kustbevakningsinspektören emellertid igångsätta vissa underhållsarbeten å tullverkets båtmateriel ävensom dirigera de för utsjöbevakningen avsedda kustbevakningsfartygen.

Utöver de arbetsuppgifter, som föranledas av ovan omförmälda bestämmelser, har kustbevakningsinspektören på grund av beslut den 4 oktober 1922 av dåvarande generaltulldirektören sig ålagt att, där icke för särskilt fall annorlunda bestämmes, såsom ledamot av styrelsen föredraga sådana ärenden, som icke tillhöra personalbyråchefens handläggning. Den kustbevakningsinspektören sålunda ålagda föredragningsskyldigheten omfattar huvudsakligen ärenden, som avse anskaffning och underhåll av båt- och annan fortskaffningsmateriel för kustbevakningen samt fastställandet av legor för av kustbevakningstjänstemän tillhandahållen fortskaffningsmateriel. Övriga kustbevakningen rörande ärenden föredragas, disciplinärenden och frågor om gratifikationer ur den s. k. smuggelfonden av kanslibyråchefen, tjänstetillsättnings- och andra personalärenden av personalbyråchefen samt vissa ärenden angående upphandling av materiel och förbrukningsartiklar ävensom angående läkarvård, flyttningsersättningar m. m. av kameralbyråchefen.

Vidare har kustbevakningsinspektören att avgiva yttranden i ärenden, som remitteras till honom från styrelsens byråer.

Enligt tullverkets förvaltningsberättelser samt vissa från kustbevakningsinspektörens expedition under hand inhämtade uppgifter har under ettvart av åren 1930—1933 å expeditionen handlagts följande antal ärenden:

	År 1930	År 1931	År 1932	År 1933	År 1934
I generaltullstyrelsen föredragna ärenden	287	428	459	360	447
Ärenden, i vilka avgivits utlåtanden	302	295	290	299	343
Övriga ärenden	652	785	783	753	788
Tillhopa	**1 241**	**1 508**	**1 532**	**1 412**	**1 578**

I samband med den år 1922 beslutade omorganisationen av tullverket uppfördes icke å staten någon befattning såsom biträde åt kustbevakningsinspektören. Sedan behov av arbetsbiträden yppat sig, avdelades emellertid för tjänstgöring å kustbevakningsinspektörens expedition dels två kammarskrivare, dels ock ett tekniskt biträde (ingenjör) och ett kvinnligt skrivbiträde, de båda sistnämnda i icke-ordinarie anställning.

Organisationen av kustbevakningsinspektörens avdelning av generaltullstyrelsen gjordes sedermera till föremål för utredning av 1926 års besparingssakkunniga, vilka i ett den 20 november 1926 dagtecknat betänkande avgåvo förslag i ämnet. Då det enligt besparingssakkunnigas åsikt vore önskvärt, att kustbevakningsinspektören såsom närmaste bi-

träde kunde förfoga över en relativt väl kvalificerad arbetskraft, hemställde de sakkunniga, att hos honom i sådan egenskap måtte placeras en tullkontrollör. Därjämte borde enligt de sakkunnigas mening å kustbevakningsinspektörens avdelning anställas ett kontorsbiträde, varefter de båda kammarskrivarna och det extra skrivbiträdet å avdelningen skulle kunna undvaras. Ett tekniskt biträde hos kustbevakningsinspektören hade synts de sakkunniga alltjämt erforderligt. I proposition nr 70 till 1927 års riksdag framlade därefter Kungl. Maj:t förslag i enlighet med de sakkunnigas sålunda gjorda, av generaltullstyrelsen biträdda hemställan, vilket förslag bifölls av riksdagen.

I denna personaluppsättning har numera inträtt den förändringen, att förenämnda tullkontrollörstjänst utbytts mot en byråinspektörstjänst. Efter beslut vid 1934 års riksdag (riksdagens skrivelse nr 335) har nämligen Kungl. Maj:t enligt brev den 22 juni 1934 medgivit, att å kustbevakningsinspektörens expedition finge vara anställd en extra byråinspektör med avlöning såsom befattningshavare å extra stat i lönegraden B 24. Enligt förenämnda brev skall, sedan omförmälde byråinspektör tillträtt sin befattning, tullkontrollörstjänsten tills vidare hållas vakant. Inrättandet av denna byråinspektörstjänst motiverades med inträffad och på grund av närmare angivna omständigheter förväntad ökning i arbetsbördan för kustbevakningsinspektörens expedition ävensom med behovet av tillgång till en befattningshavare, som vore skickad att biträda kustbevakningsinspektören med mera omfattande utredningar samt även att i vissa fall verkställa inspektioner i kustbevakningsinspektörens ställe och i övrigt kunna tjänstgöra såsom dennes ställföreträdare (jfr 1934 års statsverksproposition, sjunde huvudtiteln, punkt 16 och riksdagens skrivelse nr 335). Anledningen till att byråinspektörsbefattningen icke uppförts på ordinarie stat var den, att det ansetts lämpligt att dessförinnan vinna närmare erfarenhet om den väntade utökningen av arbetsuppgifterna å kustbevakningsinspektörens expedition.

Den för ovannämnda expedition avsedda personalen utgöres sålunda för närvarande av en byråinspektör å extra stat (B 24), ett kontorsbiträde (B 4) och ett tekniskt biträde (ingenjör), den senare extra befattningshavare.

För tillfällig förstärkning av arbetskrafterna å expeditionen hava dessutom tidvis varit anställda dels ytterligare ett tekniskt biträde, dels ett kvinnligt skrivbiträde, varjämte en av de å styrelsens kanslibyrå anställda amanuenserna biträtt med uppsättning av koncept till skrivelser och protokoll m. m.

Till kustbevakningsinspektören utgår enligt 5 § i gällande avlöningsreglemente arvode med ett belopp av 10 000 kronor för år. Enligt 25 § civila tjänstepensionsreglementet gäller för kustbevakningsinspektören ett pensionsunderlag av 6 000 kronor. Den å extra stat uppförda byråinspektören åtnjuter avlöning enligt de grunder för avlönande av befatt-

ningshavare å extra stat, vilka angivas i 33 § av kungörelsen den 26 juni 1925 (nr 356) med avlöningsbestämmelser för icke-ordinarie befattningshavare vid statsdepartement och vissa andra verk, tillhörande den civila statsförvaltningen, och för ändamålet erforderligt belopp tages i anspråk från den å avlöningsstaten för generaltullstyrelsen för budgetåret 1934/1935 uppförda anslagsposten till avlöningar till icke-ordinarie befattningshavare m. m. Det å kustbevakningsinspektörens expedition mera stadigvarande anställda tekniska biträdet åtnjuter arvode med ett belopp för månad av 700 kronor utan rätt till dyrtidstillägg, vilket belopp utgår från de i 19 § i lagen om straff för olovlig varuinförsel omförmälda, till generaltullstyrelsens förfogande ställda medlen.

De sakkunniga. Såsom redan i ett tidigare sammanhang framhållits, kan den nuvarande ordningen i fråga om kustbevakningens centrala ledning icke anses tillfredsställande. Det påpekades därvid, att den nu tillämpade ordningen för kustbevakningsärendenas handläggning präglades av en viss omständlighet och att den befogenhet, som nu tillkomme kustbevakningsinspektören, icke vore tillräcklig för att med vederbörlig kraft leda kustbevakningens verksamhet.

Därest i enlighet med de sakkunnigas förslag en tullpolisorganisation inrättas inom tullverket för ombesörjande av den av spritpolisen hittills bedrivna verksamheten, torde olägenheterna av den nuvarande ordningen bliva ännu mera framträdande. Om man vill erhålla garantier för förbättrad effektivitet av kustbevakningens verksamhet, är det därför nödvändigt, att kustbevakningsinspektörsbefattningen omändras och att åt innehavaren därav uppdrages att närmast under generaltullstyrelsen utöva chefskapet över kustbevakningen samt att handleda och övervaka kustbevakningens arbete. I syfte att betona den ändrade karaktär av denna befattning, som de sakkunniga åsyfta, föreslås, att titeln kustbevakningsinspektör ersättes med titeln kustbevakningsdirektör.

Då det gäller att tillförsäkra kustbevakningsdirektören ifrågavarande befogenhet, möta vissa svårigheter av formell natur. Det kunde tänkas, att en särskild byrå under chefskap av kustbevakningsdirektören inrättades för handläggningen av kustbevakningsärendena. En sådan anordning komme dock att medföra, att kustbevakningsdirektören på grund av sitt ledamotskap i styrelsen bleve skyldig att åtminstone i viss utsträckning deltaga i behandlingen även av andra ärenden än sådana, som angå kustbevakningen. Då kustbevakningsdirektören bör helt ägna sig åt kustbevakningen, synes en dylik anordning mindre lämplig. De sakkunniga förorda i stället en sådan lösning av frågan, att det i instruktionen för styrelsen bestämmes, att kustbevakningsdirektören skall vid behandling i styrelsen av kustbevakningen rörande ärende ingå såsom ledamot av styrelsen. Vidare bör det ankomma på kustbevakningsdirektören att bereda och inför styrelsen föredraga eller själv avgöra

de ärenden, som röra kustbevakningen och vilkas handläggning icke enligt arbetsordningen eller särskilt beslut tillkommer annan tjänsteman. De sakkunniga tänka sig härvid, att samtliga ärenden, som angå kustbevakningen, skulle ankomma på kustbevakningsdirektörens föredragning med undantag av sådana, i fråga om vilka iaktagande av enhetlighet är nödvändig, såsom disciplinärenden, ärenden angående flyttningsersättningar och andra avlöningsförmåner samt tjänstetillsättnings- och andra personalärenden. Vad sistnämnda slags ärenden beträffar hava de sakkunniga hyst viss tvekan. Med hänsyn till angelägenheten av att enhetliga principer i tjänstetillsättningsärenden bliva tillämpade och då kustbevakningsdirektören enligt de sakkunnigas förslag skulle vara närvarande vid behandlingen i styrelsen av personalärenden rörande kustbevakningen, hava de sakkunniga emellertid ansett sig icke böra på denna punkt ifrågasätta någon ändring.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle alltså kustbevakningsdirektören hava att föredraga ärenden bland annat angående anskaffning och underhåll av båt- och annan fortskaffningsmateriel, legor för sådan materiel, inrättande och indragning av kustposteringar, gratifikationer ur smuggelfonden samt upphandling av materiel och drivmedel för kustbevakningens räkning.

Ett flertal ärenden äro av ringa ekonomisk vikt, och många ärenden innebära endast tillämpning av styrelsens beslut eller av reglementen och instruktioner. Om även sådana ärenden finge avgöras blott efter föredragning i styrelsen, bleve handläggningen därav onödigt betungande. De sakkunniga föreslå därför, att kustbevakningsdirektören skall äga utan föredragning i styrelsen dels genom order till chef för kustdistrikt eller befälhavare å farkost, som lyder direkt under styrelsen, meddela sådana detaljföreskrifter angående bevakningstjänstens bedrivande, som utgöra omedelbar tillämpning av styrelsens beslut eller av gällande reglementen och instruktioner, dels ock besluta angående upphandling för kustbevakningens behov och utförande av reparationer eller arbeten å kustbevakningens materiel samt angående andra nödiga utgifter för kustbevakningstjänstens behöriga bedrivande, allt i den mån kostnaden i varje särskilt fall beräknas icke överstiga femhundra kronor.

Vid tjänsteresor eller förfall för kustbevakningsdirektören bör till undvikande av dröjsmål med handläggningen av ärenden, vilkas avgörande icke tål uppskov, förordnas vikarie för honom.

I enlighet med ovan angivna riktlinjer hava de sakkunniga utarbetat förslag till kungörelse angående ändring i vissa delar av instruktionen för generaltullstyrelsen.

Med avseende å frågan, huruvida särskilda kompetensfordringar böra uppställas såsom villkor för erhållande av befattningen såsom kustbevakningsdirektör, må framhållas följande. Den verksamhet, som skulle ankomma på den nu föreslagna organisationen, omfattar en mångfald

till arten vitt skilda göromål. De ärenden, med vilka kustbevakningsdirektören skall hava att taga befattning, avse sålunda bland annat åtgärder för förhindrande och uppdagande av smuggling samt olovlig befattning med spritdrycker och vin, alltså åtgärder som utgöra ren polisverksamhet, vidare frågor angående olika slags fortskaffningsmateriel samt spörsmål, som tillhöra det sjötekniska området, m. m. Fordran på fackinsikter för samtliga dessa uppgifter kan uppenbarligen icke uppställas. Frågan gäller då endast, huruvida någon av de uppgifter, som tillhöra kustbevakningens verksamhetsområde, är av den vikt, att särskild utbildning bör krävas för denna uppgift. Enligt de sakkunnigas mening är detta knappast fallet. Visserligen får det anses önskvärt, att innehavaren av ifrågavarande befattning besitter fackinsikter inom någon eller några av de huvuduppgifter, som falla inom hans verksamhetsområde, men detta kan icke anses oundgängligen behövligt. Däremot torde organisationsförmåga samt genom tidigare verksamhet förvärvad allmän erfarenhet i administrativa värv böra fordras av innehavare av befattningen i fråga. Behovet av fackinsikter inom respektive områden bör i stället kunna tillgodoses genom att specialutbildning kräves för de tjänster, som avses för kustbevakningsdirektörens expedition.

Befattningen såsom kustbevakningsinspektör är upptagen bland de i 5 § 1 mom. avlöningsreglementet omförmälda tjänster, vilka tillsättas genom förordnande på viss tid. Även befattningen såsom kustbevakningsdirektör torde böra inrättas såsom förordnandetjänst och sålunda uppföras bland de i nämnda författningsrum avsedda tjänsterna. Kustbevakningsdirektören bör liksom kustbevakningsinspektören förordnas av Kungl. Maj:t efter förslag av generaltulldirektören för en tid av högst sex år i sänder (jfr § 21 mom. 1 i instruktionen för generaltullstyrelsen).

Med hänsyn till de omfattande och maktpåliggande uppgifter, som enligt de sakkunnigas förslag skulle tillkomma kustbevakningsdirektören, och angelägenheten av att för befattningen kunna förvärva en person med framstående duglighet förorda de sakkunniga, att arvodet för kustbevakningsdirektören bestämmes till 13 000 kronor.

Vid genomförandet av detta förslag torde jämväl det för kustbevakningsinspektörstjänsten fastställda pensionsunderlaget, 6 000 kronor, böra höjas, förslagsvis till 7 000 kronor eller sålunda till samma belopp, som enligt 25 § civila tjänstepensionsreglementet gäller för byggnadschef hos byggnadsstyrelsen och chef för stuteribyrån i lantbruksstyrelsen.

Behovet av särskilda fackinsikter för de olika arbetsuppgifter, som skulle ankomma på kustbevakningens centrala ledning, bör enligt de sakkunnigas mening tillgodoses genom anställning å kustbevakningsdirektörens expedition av för dessa arbetsuppgifter speciellt utbildad personal. Dylik specialutbildning kräves dels för ärenden rörande byggnad av farkoster för kustbevakningens räkning samt reparation och underhåll av kustbevakningen tillhörande båt- och annan fortskaffningsmate-

riel, dels för handläggningen av frågor på det sjötekniska området, dels ock för ledningen av underrättelseväsendet samt spanings- och undersökningsverksamheten. För dessa arbetsuppgifter torde erfordras tre befattningshavare med teoretisk och praktisk utbildning inom respektive områden, förslagsvis benämnda byråingenjör, byråinspektör och tullpolisintendent. Med hänsyn till dels omfattningen av de arbetsuppgifter, som redan nu åvila kustbevakningsinspektörens expedition, dels ock den ökning i arbetsbördan, som lärer kunna förväntas bliva en följd av utvidgningen av de å expeditionen ankommande arbetsuppgifterna, torde dessutom erfordras en notarie för uppsättning av koncept till skrivelser m. m. samt, förutom det nuvarande kontorsbiträdet, ett skrivbiträde för skrivgöromål m. m.

Såsom villkor för vinnande av anställning såsom byråingenjör, byråinspektör och tullpolisintendent torde böra uppställas vissa kompetensfordringar, nämligen för byråingenjören: examen vid tekniska högskolan eller därmed jämförlig läroanstalt inom fackavdelningen för skeppsbyggnad; för byråinspektören: sjöofficers- eller sjökaptensexamen; och för tullpolisintendenten: juris kandidatexamen jämte kriminalpolisutbildning. Att för tullpolisintendenttjänsten uppställts fordran å juridisk kompetens och kriminalpolisutbildning, sammanhänger därmed, att denne tjänsteman, vilken närmast skulle ansvara för underrättelseväsendet, dessutom tänkts skola kunna tillhandagå distriktscheferna samt personalen i övrigt med råd och anvisningar i fråga om vidtagande av sådana åtgärder som hus- och kroppsrannsakan, anhållanden m. m.

Då det är av synnerlig vikt att för sistnämnda tre befattningar kunna förvärva väl kvalificerade personer, torde befattningarna böra placeras relativt högt å löneskalan, särskilt som befattningarna icke för närvarande böra uppföras å ordinarie stat. Med hänsyn härtill är icke tillrådligt att placera befattningarna i fråga lägre än i lönegraden B 26. Detta innebär beträffande den vid 1934 års riksdag nyinrättade byråinspektörsbefattningen en uppflyttning med två lönegrader. Då innehavaren av denna befattning efter omorganisationen förutsättes erhålla mera krävande uppgifter än vad nu är fallet, synes emellertid skäligt, att han i avlöningshänseende likställes med byråingenjören och tullpolisintendenten.

Med undantag av kontors- och skrivbiträdesbefattningarna torde de för kustbevakningsdirektörens expedition föreslagna befattningarna tills vidare böra uppföras å extra stat. I enlighet härmed skulle den för expeditionen avsedda staten erhålla följande utseende:

Befattning	Lönegrad
Ordinarie stat:	
1 kontorsbiträde	B 4
1 skrivbiträde	B 2

Befattning	Lönegrad
Extra stat:	
1 byråingenjör	B 26
1 byråinspektör	B 26
1 tullpolisintendent	B 26
1 notarie	B 21

Då vid genomförande av detta förslag det tekniska biträde (ingenjör), som för närvarande är anställt å kustbevakningsinspektörens expedition, icke vidare torde erfordras, innebär förslaget en ökning av den nuvarande personaluppsättningen med tre tjänster, nämligen tullpolisintendent-, notarie- och skrivbiträdestjänsterna. Det förutsättes, att ovan omförmälda för kustbevakningsinspektörens expedition avsedda tullkontrollörstjänst, vilken nu hålles vakant, indrages.

Det lokala chefskapet.

Tidigare förslag i fråga om det lokala chefskapet. Under förarbetena till 1922 års omorganisation av tullverket rådde mycket olika meningar i fråga om det lokala chefskapet för kustbevakningen. Då frågan om lämpligaste sättet att ordna detta chefskap utgör ett av de viktigaste spörsmålen vid en omorganisation av kustbevakningen, hava de sakkunniga ansett sig böra lämna en redogörelse för de uttalanden, som i samband med 1922 års omorganisation gjordes i denna fråga.

Före år 1923 var det lokala chefskapet ordnat efter två olika principer, i det att i rikets västra och södra delar funnos anställda två kustbevakningschefer, den ene med befäl över kustbevakningspersonalen i Hallands samt Göteborgs och Bohus län, den andre med befäl över samma personal i Skåne och Blekinge, under det att å övriga delar av kusten chefskapet utövades inom ettvart tullkammardistrikt (tullkammardistrikt motsvaras numera av benämningen tulldistrikt) av därvarande tullförvaltare eller vad Stockholms tullkammardistrikt beträffar av överinspektoren vid tullbevakningsinspektionen i Stockholm. I avsikt att åstadkomma enhetlighet med avseende å det lokala chefskapet föreslog *1914 års tullkommission*, att de två särskilda kustbevakningschefstjänsterna skulle indragas och att chefskapet skulle uppdragas åt vederbörande tullförvaltare eller vad Stockholm, Malmö och Göteborgs tullkammardistrikt anginge åt överinspektoren vid tullbevakningsinspektionen i respektive stad. I de enligt tullkommissionens förslag ej sällan förekommande fall, då kustbevakningsdistrikten sträckte sig över flera än ett tullkammardistrikt, skulle vederbörande kustöveruppsyningsman eller kustuppsyningsman lyda under den tullförvaltare, inom vilkens tullkammardistrikt han hade sin förläggningsort, men under patrullering inom annat till kustbevakningsdistriktet hörande tullkammardistrikt vara skyldig att, såvitt an-

ginge förhållandena inom detsamma, ställa sig till efterrättelse de befallningar, som meddelades honom av därvarande tullförvaltare. Som motivering för detta förslag anförde kommissionen bland annat följande.

Det syntes framför allt angeläget att söka åstadkomma ett verkligt samarbete mellan den yttre och den inre bevakningen. För ernående av detta mål vore det oundgängligen erforderligt, att bägge de ifrågavarande bevakningsgrenarna stode under enhetligt befäl. Systemet med särskilda kustbevakningschefer, särskilt om det genomfördes över hela kusten, skulle medföra ganska betydande kostnader. Det hade därjämte uppgivits, att kustbevakningschefstjänsterna visat sig icke på långt när bereda innehavarna tillräcklig sysselsättning, en uppgift, som kommissionen hade all anledning antaga vara riktig. Kommissionen — som till bemötande upptagit vissa erinringar mot en organisation av chefskapet sådan som den av kommissionen tilltänkta, vilka erinringar utmynnade i att tullförvaltarna skulle i regeln sakna tid och intresse samt tillräcklig sakkunskap att rätt handhava kustbevakningsbefäl — anförde beträffande de sålunda framhävda olägenheterna av tullförvaltarnas befälsrätt, att desamma dels kunde utan svårighet neutraliseras och dels över huvud saknade reell innebörd. Vad anmärkningen om tullförvaltarnas bristande tid anginge förfölle denna anmärkning vid en blick på vad chefskapet verkligen innebure och särskilt när i betraktande toges det väsentliga biträde i befälsföringen, som lämnades av vederbörande kustöveruppsyningsmän och kustuppsyningsmän. Vidkommande anmärkningen om tullförvaltarnas bristande intresse så finge man utgå från att vid befordringar till tullförvaltargraden toges hänsyn till att vederbörande vore kvalificerade jämväl för ifrågavarande detalj av tjänsten och sålunda komme att ägna samma intresse åt denna som åt övriga tjänsteåligganden. Beträffande anmärkningen om tullförvaltarnas bristande sakkunskap i rent sjötekniska frågor medgåves, att densamma teoretiskt sett ägde ett visst berättigande; denna brist hade kommissionen emellertid tänkt få neutraliserad genom tillsättandet av en kustbevakningsinspektör, vilken skulle hava att tillhandagå tullförvaltarna med råd och upplysningar i tekniska spörsmål.

Inom *1920 års kustbevakningssakkunniga* yppade sig i denna fråga olika meningar.

En av de sakkunniga vände sig mot anordningen med tullförvaltare såsom chefer jämväl för kustbevakningen och uttalade sig för ett system med särskilda kustbevakningschefer, benämnda kustbevakningskontrollörer. För dennes uppfattning i frågan må lämnas följande redogörelse.

Ett system med särskilda kustbevakningschefer för de olika delarna av rikets kuster borde konsekvent genomföras. Samtidigt skulle de lokala tullförvaltningarna befrias från samtliga dem nu åliggande handläggningar av frågor rörande kustbevakningspersonalen. Dessa — såväl de kamerala som de administrativa — borde övertagas av bemälda chefer, å vars expeditioner skulle såsom biträde få anställas någon kammarskrivare eller tullassistent. För nedbringande av de av tullkommissionen med rätt eller orätt såsom alltför betydande ansedda avlöningskostnaderna kunde möjligen cheferna placeras i allenast kontrollörs grad, varigenom för övrigt yppades utsikter att städse få ifrågavarande chefsplatser besatta med yngre personer, som för vinnande av högre befordran inom tullverket bemödade sig att fylla sin uppgift vid kustbevakningen på bästa sätt. Dessa kontrollörer, förslagsvis benämnda kustbevakningskontrollörer, syntes på försök böra till antalet begränsas till tre samt få följande tjänstgöringsdistrikt, nämligen: en västkusten till Falsterborev; en ostkusten söderifrån till gränsen mellan Södermanlands och Östergötlands län ävensom Öland; samt en norrlandskusten från skäret Björn. Återstoden av

svenska kusten, d. v. s. sträckan från gränsen mellan Södermanlands och Östergötlands län till skäret Björn ävensom Gotlands kust, borde åtminstone tills vidare stå under motsvarande chefskap av kustbevakningsinspektören, som å sin expedition likaledes skulle få anställt erforderligt arbetsbiträde. — Det sålunda framlagda förslaget måste till skillnad från kommissionens förslag kunna medföra en systematisk och intensiv kontroll av kustbevakningen, ur det allmännas intresse så mycket mera önskvärt, som dess personalantal i hög grad hade måst inknappas och dyrbara tekniska hjälpmedel avsåges att tillhandahållas personalen av staten. Vad kostnaden för de ifrågasatta kontrollörsexpeditionerna beträffade, syntes denna realiter knappast bliva högre än den, som statsverket finge vidkännas i avlöningar, därest tullförvaltarna omhändertoge chefskapet för kustbevakningspersonalen; i åtskilliga fall komme nämligen med all sannolikhet tullförvaltarna att nödgas avdela särskild personal vid tullkammaren för handhavandet av kustbevakningsbestyren eller arbetet med dessa i allmänhet att vara av den omfattning, att arbetskraft, motsvarande en tjänstemans oavbrutna sysselsättning under flera dagar i månaden, för ändamålet åtginge.

En annan av de kustbevakningssakkunniga, vilken jämväl funnit det mindre tillfredsställande att chefskapet över kustbevakningen uppdroges åt tullförvaltarna, som förut vore till fullo upptagna av mångskiftande göromål och i regel till åren komna, ifrågasatte en anordning, enligt vilken kustbevakningsdistrikten skulle förenas till grupper. Varje sådan grupp, omfattande i allmänhet några distrikt, skulle bilda ett inspektionsdistrikt under chefskap av någon kontrollör eller kammarskrivare inom distriktet, som skulle hava att, i mån hans tid ej upptoges av göromål för kustbevakningen, sköta sin innehavande tjänst. För att hans intresse för kustbevakningen skulle ökas, borde han för bestridandet av ifrågavarande chefsplats erhålla lämpligt extra arvode utöver den ordinarie lönen.

Den tredje av de sakkunniga biträdde den uppfattning i ämnet, som uttalats av tullkommissionen. Av honom framhölls — efter erinran att inspektion över bevakningsposteringarna komme att utövas, förutom av kustbevakningsinspektören och vederbörande kustöveruppsyningsman, även av generaltulldirektören och byråcheferna — att därest, såsom bland de sakkunniga ifrågasatts, särskilda nya organ tillskapades med inspektion till huvuduppgift, det kunde befaras, att det bleve för mycket inspekterande. Inrättandet av en kustbevakningskontrollörsinstitution skulle därför innebära en överorganisation, varförutom det nära samarbetet mellan den yttre och den inre bevakningen kunde befaras komma att genom en sådan åtgärd äventyras.

I utlåtande den 11 oktober 1920 över tullkommissionens och kustbevakningssakkunnigas förslag anmälde *generaltullstyrelsen*, att styrelsen vid valet mellan de båda huvudalternativen, delat chefskap mellan tullförvaltningarna och kustbevakningen eller särskilt chefskap för kustbevakningen, obetingat anslöte sig till det senare och ansåge, att detta borde konsekvent genomföras i hela riket utan undantag för någon del av kusten. De skäl, som vid upprepade tillfällen anförts för samma system och

mot anordningen med tullförvaltarnas utövande av befälet, vore enligt styrelsens mening avgörande för frågan. Gentemot vad tullkommissionen anfört beträffande de anmärkningar, som framkastats mot det delade chefskapet, gjorde styrelsen i huvudsak följande erinringar.

Vad till en början anginge kommissionens uttalande, att chefskapet för kustbevakningen icke bleve av särdeles tyngande beskaffenhet och att sålunda anmärkningen om tullförvaltarnas bristande tid för ett rätt handhavande av chefskapet utan vidare förfölle, framhöll styrelsen, att en blick på de uppgifter, som skulle tillkomma tullförvaltarna i deras egenskap av chefer för kustbevakningen, vore ägnad att väcka tvivelsmål om riktigheten av denna kommissionens uppfattning. Beträffande möjligheten att — såsom tullkommissionen utgått ifrån — vid befordringen till tullförvaltargraden taga hänsyn till vederbörandes kvalifikation för utövande av chefskap för kustbevakningen anförde styrelsen, att en gallring av sökande till en med chefskap över kustbevakning förenad tullförvaltartjänst icke i praktiken alltid läte sig vidtaga. De tjänstemän, vilkas meriter gjorde dem berättigade att ifrågakomma vid tillsättande av tullförvaltartjänst, hade endast sällan haft tillfälle att mera grundligt sätta sig in i kustbevakningens tjänstgöringsförhållanden och vad därmed sammanhängde; i många fall utgjorde detta till och med ett för dem helt och hållet främmande område. Vidkommande slutligen kommissionens uttalande, att inrättandet av kustbevakningsinspektörsbefattningen skulle neutralisera anmärkningen mot tullförvaltarnas bristande sakkunskap i sjötekniska frågor, drog styrelsen i tvivelsmål, huruvida de mångskiftande övriga göromål, som enligt kommissionens förslag skulle tillkomma kustbevakningsinspektören, skulle medgiva honom att åt en över hela rikets långsträckta kust utspridd personal och densammas tjänstemateriel ägna den oavlåtliga och ingående uppmärksamhet, att en tilläventyrs befintlig bristande förmåga hos tullförvaltarna att rätt handhava befälet över kustbevakningen eller bristande intresse för dess angelägenheter därigenom bleve neutraliserad. Styrelsen kunde fördenskull icke finna annat än att invändningarna mot det delade chefskapet icke blivit av tullkommissionen gendrivna på ett tillfyllestgörande sätt och att deras befogenhet alltså kvarstode. Styrelsen påvisade vidare de olägenheter, som enligt dess mening skulle vid tullförvaltarnas omhänderhavande av chefskapet uppstå därigenom, att kustbevakningsdistrikten ofta omfattade mera än ett tullkammardistrikt. I denna anordning låge nämligen enligt styrelsens förmenande ett frö till förvecklingar och stridigheter mellan tullförvaltarna i respektive tullkammardistrikt, minst lika menliga för bevakningens effektivitet och i allmänhet för ett gott samarbete, som de olägenheter kommissionen velat undvika genom borttagandet av kustbevakningschefstjänsterna och befälets uppdragande åt respektive tullförvaltare. Vad anginge det av kommissionen andragna positiva skälet för chefskapets utövande av tullförvaltarna, att ett verkligt samarbete mellan den inre och den yttre bevakningen kunde ernås endast därigenom, att bägge de ifrågavarande bevakningsgrenarna stode under enhetligt befäl, bestred styrelsen befogenheten av detta påstående. I fortsättningen vände styrelsen sig jämväl mot det av en ledamot av kustbevakningssakkunniga gjorda uttalandet, att tillskapandet av särskilda nya organ med inspektion till huvuduppgift skulle innebära en »överorganisation».

Sedan styrelsen sålunda anmält sin principiella uppfattning om anordnandet av chefskapet över kustbevakningen, angav styrelsen sin ställning till de två inom kustbevakningssakkunniga framställda förslagen beträffande den närmare organisationen av det särskilda chefskapet, varvid styrelsen ansåg förslaget om särskilda, uteslutande för kustbevakning-

en avsedda chefstjänster vara det, som ensamt borde komma i fråga. I detta hänseende anförde styrelsen bland annat följande.

Den ledamot av de sakkunniga, som framlagt förslaget om befälets utövande av vid lokaltullförvaltningen anställda tjänstemän, hade själv erkänt, att det förslag, som sedermera av generaltullstyrelsen tillstyrkts, ginge fram efter renare och klarare linjer än hans eget. Detta omdöme vore också enligt styrelsens uppfattning riktigt. Ett hälftenbruk av tjänstemän å verksamhetsområden av vitt skild beskaffenhet, sådant som det av tullkommissionen ifrågasatta, kunde nämligen icke vara förmånligt för någotdera av dessa områden. Vad kostnaden beträffade, syntes någon alltför stor skillnad mellan de olika alternativen icke behöva förekomma. — I övrigt ville styrelsen i förevarande ämne åberopa vad som anförts av den ledamot av de sakkunniga, vilken föreslagit chefskapets överlåtande på särskilda kustbevakningskontrollörer. — Även enligt styrelsens mening borde kustbevakningskontrollörerna vara tre till antalet, men deras distrikt borde omfatta närmare angivna kustbevakningsdistrikt (det första kontrollörsdistriktet sträckan från riksgränsen mot Finland till gränsen mellan Västerviks och Oskarshamns tullkammardistrikt samt Gotland, det andra distriktet sträckan från gränsen mellan nyssnämnda tullkammardistrikt till Kullabergs udde inom Hälsingborgs tullkammardistrikt samt Öland och det tredje återstoden av kusten till gränsen mot Norge). Kustbevakningsinspektören skulle sålunda icke få för sig avdelat något distrikt. Kustbevakningskontrollörerna syntes styrelsen lämpligen kunna stationeras i Stockholm, Malmö och Göteborg och få en kammarskrivare var till biträde.

Beträffande kontrollörsdistriktens omfattning föreslog generaltullstyrelsen sedermera i skrivelse den 17 oktober 1921 sådan jämkning, att från första kontrollörsdistriktet skulle undantagas kustområdet vid gränsen mellan Sverige och Finland (nuvarande Haparanda kustdistrikt), vilket område i stället skulle hänföras under tullförvaltarens i Haparanda chefskap. Såsom skäl för denna jämkning anförde styrelsen, att en minskning av distriktet för den i Stockholm stationerade kustbevakningskontrollören funnes önsklig med hänsyn till de ökade fordringarna på kustbevakningen, vilken omläggning så mycket hellre tillstyrktes som det antagligen skulle komma att möta stora svårigheter i att avskilja gräns- och kustbevakningsområdena i dessa trakter från varandra.

I yttrande den 6 december 1921 anslöt sig *1902 års löneregleringskommitté* till det av generaltullstyrelsen tillstyrkta förslaget om anställande av särskilda, uteslutande för kustbevakningen avsedda tjänstemän i chefsställning, s. k. kustbevakningskontrollörer. Genom en dylik anordning skulle nämligen enligt kommitténs åsikt ernås ett mera planmässigt och intensivt arbete till förhindrande och upptäckande av de i stegrad omfattning förekommande brott mot stadgandena om olovlig varuinförsel än vid genomförande av förslagen om kustbevakningsgöromålens överlåtande på tjänsteman, jämväl sysselsatt med annat från kustbevakningsbestyr skilt arbete. Dessutom skulle anordningen med all sannolikhet leda till besparing av statsverkets utgifter bland annat till följd av noggrannare tillsyn å användningen av kustbevakningens tjänstemateriel. Antalet kustbevakningskontrollörer och biträden föreföll kommittén vara lämpligt.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av förslaget till omorganisation av tullverket anförde *departementschefen* i berörda hänseende bland annat följande (proposition nr 89 år 1922 sid. 82 o. f.):

»Vid en närmare granskning av de omfattande yttranden, som sålunda framlagts, har jag funnit obestridliga fördelar vara att ernå med såväl det ena som det andra av systemen liksom ock att vissa icke oväsentliga olägenheter vidlåda ettvart av dem. Under sådana förhållanden och då samtliga i saken hörda uppenbarligen måste anses hava tagit ställning till frågan först efter omsorgsfull prövning av på densamma inverkande omständigheter, torde det vara förklarligt, att jag hyser en viss tveksamhet vid valet mellan de ifrågavarande båda systemen. Då jag stannar vid det, som innebär chefskapets överlåtande på personer, vilka icke tillika utöva annat chefskap, är den vägande anledningen därtill den, att såväl generaltullstyrelsen som löneregleringskommittén ansett berörda system ur allmän organisatorisk synpunkt äga företräde framför det andra systemet.

På grundvalen av det av mig sålunda föredragna systemet hava, såsom nämnts, två skilda förslag uppbyggts. Enligt det ena skulle chefskapet för kustbevakningspersonalen å respektive orter utövas av vid tullförvaltning samtidigt sysselsatt person i underordnad ställning, enligt det andra av en enbart för kustbevakningen anställd person (kustbevakningskontrollör). Av dessa förslag torde enligt mitt förmenande det senare äga de större förutsättningarna för åstadkommande av en ekonomisk och planmässig verksamhet inom kustbevakningen. Förnämligast med hänsyn därtill anser jag mig böra i princip förorda detta förslag.

Gentemot de invändningar, som på enskilda punkter gjorts mot sistberörda förslag tillåter jag mig i huvudsak åberopa, vad till stöd för detsamma anförts såväl av förslagsställaren (U. I. A.:[1] sid. 63 o. f.) som av generaltullstyrelsen (U. I. A.: sid. 116) och 1902 års löneregleringskommitté. Härutöver ber jag få särskilt framlägga följande synpunkter.

I några fall hava uttalats farhågor för, att den tilltänkta anordningen med utom tullkamrarna stående chefer för kustbevakningspersonalen skulle leda därhän, att samarbetet mellan denna personal och den inre förvaltningen upphörde. Jag tror emellertid, att sådana farhågor icke skola behöva besannas. Ett stöd för denna förmodan vill jag finna i den omständigheten, att, enligt vad som upplysts mig, ett dylikt samarbete även inom till kustbevakningstjänst uteslutande hänförliga arbetsområden utan svårighet redan nu försiggått på flera platser, där kustbevakningspersonalen varit underordnad särskilda kustbevakningschefer. Berörda samarbete lärer ytterst hava vilat å stadganden i tjänstgöringsreglementet för tullverket, däri ålagts dels i allmänhet tullverkets tjänstemän att vid ansvar såsom för tjänstefel tillhandagå varandra inbördes med det biträde, som i tjänsten äskas och de äro i tillfälle att lämna, dels särskilt vederbörande bevakningschefer att vid enahanda ansvar, då omständigheterna påkalla omedelbar samverkan mellan bevakningspersonal, tillhörande olika befälsområden, i samråd träffa för ändamålet nödiga anstalter. Att dessa stadganden, vilka synas mig alltvidare böra bibehållas, i varje fall komma att iakttagas, sedan tillämpningen av systemet med särskilda chefer eventuellt blivit utsträckt, bör bliva en särskild angelägenhet för generaltullstyrelsen att draga försorg om. Jag har därför all anledning förvänta, att styrelsen för såväl kustbevakningskontrollörerna som vederbörande tullförvaltningschefer inskärper vikten av att ett verkligt samarbete upprätthålles mellan den yttre och inre tullbevakningen samt, i mån som närmare stadganden för detta ändamål må finnas behövliga, går i författning om utfärdande av sådana. Det synes mig där-

[1] Generaltullstyrelsens underdåniga utlåtanden över 1914 års tullkommissions betänkanden, del I A.

jämte i hög grad önskligt, att uttrycklig föreskrift meddelas jämväl därom, att kustbevakningsinspektören skall åligga att med särskild uppmärksamhet tillse, det berörda stadganden om samarbete ej i något fall varda åsidosatta.»

Efter att hava angivit sin uppfattning om hur detta samarbete mellan kustbevakningen och den lokala tullbevakningen borde ordnas vid strandningstillfällen, fortsatte departementschefen:

»Vidkommande härefter den närmare organisationen av det lokala chefskapet vid kustbevakningen kan utan tvivel hysas viss betänklighet mot att åt kustbevakningskontrollörerna tilldela så vidsträckta tjänstgöringsdistrikt som generaltullstyrelsen ifrågasatt. Särskilt gäller detta beträffande det av styrelsen föreslagna andra kontrollörsdistriktet, sträckande sig från trakten av Nederkalix i Norrbottens län till Uthammaren mellan Västervik och Oskarshamn samt omfattande jämväl Gotland, även om detta distrikt innehåller avsevärt mindre antal posteringar (28) i jämförelse med de två södra distrikten (62 och 50). Med utgångspunkt från att en minskning av kontrollörsdistrikten genom ökning av en kustbevakningskontrollörsbefattning utöver de av styrelsen tillstyrkta icke bör ifrågakomma, har jag emellertid trott mig kunna i viss mån undanröja förberörda betänkligheter genom att utsträcka det kontrollörsdistrikt, vars chef skulle bliva tullförvaltaren i Haparanda, längre söderut, nämligen till gränsen mellan Norrbottens och Västerbottens län, eller med andra ord till att innefatta Haparanda, Luleå och Piteå tullkammardistrikt. Skulle det efter införandet av ifrågavarande institution befinnas, att något av kontrollörsdistrikten erhållit otillfredsställande avgränsning, lärer Kungl. Maj:t kunna bestämma om erforderlig förändring av gränserna för detsamma.»

Riksdagen anmälde emellertid i skrivelse den 3 juni 1922 (nr 276), att riksdagen ansett sig icke kunna dela Kungl. Maj:ts uppfattning i förevarande avseende. De tjänstgöringsdistrikt, som komme att tilldelas kustbevakningskontrollörerna, skulle nämligen bliva av alltför stor utsträckning för att en närmare kännedom om de skilda kusttrakternas behov av bevakningsförstärkning vid olika tillfällen skulle kunna vinnas och en mera omedelbar handledning av vederbörande personal inom distriktet åvägabringas, något som måste anses vara av synnerlig vikt vid fråga om skärpning av kustbevakningens effektivitet. Härtill komme, att kontrollörsinstitutionen i dess föreslagna skick måhända kunde i en del fall leda till olägliga dröjsmål med hänsyn till inhämtande eller meddelande av order i tulltjänsten. I stället funne riksdagen det system med tullförvaltare såsom kustbevakningschefer, vilket i en inom riksdagen väckt motion (II: 236) förordats i anslutning till vad av 1914 års tullkommission föreslagits, kunna tjäna som grund för ordnandet av berörda chefskap.

De sakkunniga. Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen för de under förarbetena till 1922 års omorganisation av tullverket gjorda uttalandena i frågan, huru det lokala chefskapet över kustbevakningen borde ordnas, hade 1914 års tullkommission och en ledamot av 1920 års kustbevakningssakkunniga ställt sig på den av riksdagen sedermera omfattade ståndpunkten, att chefskapet borde omhänderhavas av vederbörande tullförvaltare (tullbevakningschef) jämsides med föreståndarskapet för

tullkammaren (tullbevakningsinspektionen), medan Kungl. Maj:t liksom pluraliteten av 1920 års kustbevakningssakkunniga samt 1902 års löneregleringskommitté och generaltullstyrelsen ansett systemet med särskilt chefskap böra givas företräde. Enligt vad de återgivna yttrandena vidare utvisa, hade därvid åberopats en rad skäl, som ansåges tala för och mot respektive system. För systemet med tullförvaltare såsom chefer hade sålunda åberopats i huvudsak dels nödvändigheten av enhetligt befäl över den yttre och inre bevakningen för att ernå ett verkligt samarbete, dels kostnadsskäl. För det särskilda chefskapet och mot en anordning av chefskapet sådant som det för närvarande bestående hade åter andragits, att verklig effektivitet i bevakningen kunde ernås endast, därest chefskapet uppdroges åt särskilda, uteslutande för kustbevakningen avsedda personer i chefställning, och att tullförvaltarna på grund av närmare angivna omständigheter icke skulle hava tid, intresse och förmåga att rätt handhava befälet över kustbevakningen.

Då 1914 års tullkommission i oktober 1917 avgav sitt betänkande med förslag till omorganisation av kustbevakningen, hade sedan många år tillbaka smuggling förekommit endast i ringa omfattning, varför kommissionens förslag, vilket innebar en avsevärd nedskärning av den dåvarande kustbevakningsorganisationen, upprättats med hänsyn till så att säga normala förhållanden. Vid tidpunkten för frågans behandling i riksdagen hade visserligen smugglingen av sprit och tobaksvaror stegrats, men den yrkesmässiga smugglingen av dylika varor hade ännu icke tagit sådan omfattning, som densamma numera sedan flera år äger. Och vidare torde man vid nämnda tidpunkt hava räknat med att smugglingen skulle visa sig vara en övergående företeelse.

När det nu gäller att inom tullverket åstadkomma en enhetlig organisation av verksamheten mot spritsmugglingen, synes nödvändigt att taga frågan om det lokala chefskapet över kustbevakningen under förnyat övervägande.

Vad beträffar spörsmålet, huruvida det nuvarande systemet med gemensamt chefskap för kustbevakningen och den inre bevakningen bör fortfarande bibehållas, må framhållas några omständigheter, som därvid förtjäna beaktande. I kustdistrikt, där smuggling av spritdrycker eller andra varor i nämnvärd utsträckning förekommer, är det icke tillräckligt, att chefen för distriktet utövar en allmän tillsyn över kustbevakningspersonalens verksamhet, utan det är nödvändigt, om verklig effektivitet skall uppnås, att han sörjer för planläggning av bevakningens verksamhet och samarbete mellan olika posteringar inbördes och med polismyndigheterna samt i övrigt utövar en oavlåtlig kontroll över bevakningspersonalen. Ett rätt handhavande av de sålunda antydda arbetsuppgifterna, vilka dels äro arbetskrävande, dels måste kunna utföras oberoende av tid å dygnet, förutsätter givetvis, att kustdistriktschefen kan utan förfång för andra göromål ägna tillräcklig tid för nämnda uppgif-

ter. I detta hänseende torde förhållandena hava utvecklat sig i den riktningen, att tullförvaltarnas tid och arbetskrafter i högre grad än tidigare tagas i anspråk för å dem såsom föreståndare för tullanstalt ankommande uppgifter, varigenom möjligheterna att utöva en omedelbar ledning av kustbevakningen alltmera försvårats.

Redan de arbetsuppgifter, som nu ankomma på kustdistriktscheferna, synas vara av den omfattning, att fara föreligger för eftersättande antingen av dessa uppgifter eller dem i egenskap av föreståndare för tullanstalt eller tullförvaltningsavdelning åvilande göromål. När då härtill kommer, att tullverket skulle övertaga den av spritpolisen nu bedrivna verksamheten, varigenom nya maktpåliggande uppgifter komme att läggas på kustbevakningens lokala ledning, synes uppenbart, att det nuvarande systemet icke längre kan bibehållas.

En omläggning av detta system torde för övrigt påkallas även därav, att en ändamålsenligt bedriven bevaknings- och spaningsverksamhet förutsätter väsentligt större bevakningsdistrikt än de nuvarande. Såsom tidigare framhållits, bedrives nämligen den yrkesmässiga smugglingen under sådana former, att en planläggning av bevakningens verksamhet bör avse jämförelsevis stora kustavsnitt. En sådan planläggning försvåras emellertid, om ledningen av kustbevakningen är splittrad på alltför många händer. Med anledning av den av 1922 års riksdag framförda invändningen mot de för kustbevakningskontrollörerna föreslagna tjänstgöringsdistrikten, nämligen att dessa skulle bliva av alltför stor utsträckning för att en närmare kännedom om de skilda kusttrakternas behov av bevakningsförstärkning vid olika tillfällen skulle kunna vinnas och en mera omedelbar handledning av vederbörande personal åvägabringas, må erinras, att, i den mån kustbevakningen blivit utrustad med moderna tekniska hjälpmedel, såsom snabbgående motorbåtar, automobiler, telefon och radio, handledningen av personalen avsevärt underlättas. Om kustdistriktschefen i erforderlig omfattning utövar inspektion inom sitt distrikt, torde icke heller möta någon som helst svårighet för honom att även med stora tjänstgöringsdistrikt förskaffa sig behövlig kännedom angående de skilda kusttrakternas behov av bevakningsanordningar.

På grund av vad sålunda anförts anse de sakkunniga med hänsyn till bevakningens effektivitet nödvändigt, att den lokala ledningen av kustbevakningen uppdrages åt särskilda, uteslutande för denna uppgift avsedda befattningshavare. Till stöd för denna uppfattning få de sakkunniga i allt väsentligt åberopa vad som i samband med 1922 års omorganisation av tullverket anfördes till förmån för det delade chefskapet.

Med anledning av de därvid uttalade farhågorna för bristande samarbete mellan den yttre och den inre bevakningen, därest de båda bevakningsgrenarna skulle stå under särskilda chefer, vilja de sakkunniga framhålla, att sådana anordningar torde kunna vidtagas, att garantier för erforderligt samarbete åvägabringas. Av viss betydelse härvidlag är frågan

om på vad sätt rekrytering till befattning såsom chef för kustdistrikt äger rum. Om, såsom de sakkunniga tänka sig, å sådan befattning förordnas person inom tullverket, torde icke behöva befaras, att några svårigheter skola möta att åstadkomma erforderligt samarbete i berörda hänseende.

De mot systemet med delat chefskap anförda kostnadsskälen böra enligt de sakkunnigas mening icke få vara avgörande, om detta system eljest anses lämpligare än annat system för chefskapets ordnande. För övrigt må anmärkas, att kostnaderna för avlöning åt särskilda kustdistriktschefer och biträden åt dessa i viss mån motvägas därav, att personal, som å tullanstalterna syssla med till kustbevakningen hörande ärenden, i stället kan användas för andra göromål, som måhända eljest skulle föranleda behov av personalförstärkning.

Systemet med särskilda chefer för kustbevakningen bör, med nedan angiven modifikation, genomföras för hela riket. De sakkunniga föreslå, att kuststräckorna indelas i sex distrikt: Haparanda, Umeå, Stockholms, Visby, Malmö och Göteborgs kustdistrikt. Beträffande de olika distriktens omfattning hänvisas till det följande.

Tullförvaltaren i Haparanda är chef för Haparanda gränsdistrikt och Haparanda kustdistrikt. Då avskiljande av gräns- och kustområdena skulle, såsom generaltullstyrelsen på sin tid framhållit, medföra praktiska olägenheter, synes lämpligast, att chefskapet över Haparanda kustdistrikt, i vars omfattning icke ifrågasättes någon ändring, alltjämt uppdrages åt bemälde tullförvaltare. Även vad Visby kustdistrikt beträffar torde det vara mest ändamålsenligt, att chefskapet över detta distrikt åtminstone tills vidare uppdrages åt tullförvaltaren därstädes.

I fråga om övriga kustdistrikt borde systemet med särskilda chefer, förslagsvis benämnda kustchefer, komma i tillämpning.

Handläggningen av samtliga ärenden, som röra kustbevakningen, bör ankomma på kustchefen. Med hänsyn till angelägenheten av att begränsa kontorsgöromålens omfattning vilja de sakkunniga dock förorda, att kustcheferna befrias från all kassarörelse och att utbetalning av avlöningar åt personalen m. m. ombesörjes av tullanstalten å den ort, där kustchefens expedition är belägen.

Kustchef bör genom täta inspektioner utöva kontroll över kustbevakningens verksamhet. Han bör vidare utöva ledningen av tullpolisavdelningens arbete samt sörja för enhetlighet och planmässighet.

Kustchef torde böra förordnas utan ansökning. Meddelande av sådant förordnande, vilket förslagsvis kan gälla för en tid av tre år i sänder, torde böra ankomma på generaltullstyrelsen. Genom att förordnande meddelas för viss kortare tid möjliggöres, att ett vid personvalet begånget misstag lättare än eljest kan rättas. Att möjlighet till ombyte å kustchefsbefattning förefinnes, är givetvis av stor betydelse på ett område som det förevarande, där befattningens innehavare bör besitta god vigör

för att kunna i erforderlig utsträckning följa den underlydande personalens arbete. Såsom ovan nämnts, tänka sig de sakkunniga, att till kustchef skall i regel kunna förordnas tjänsteman inom tullverket. Därmed vinnes den fördelen, att kustchefen kan, när anledning därtill föreligger, erhålla befrielse från förordnandet och återgå till innehavande tjänst i tullverket. Självfallet bör hinder icke möta för tjänsteman, som förordnats såsom kustchef, att utan brytande av förordnandet söka och erhålla befordran inom tullverket.

Av det sagda framgår, att kustchefstjänsterna förutsättas skola utgöra arvodesbefattningar. Med hänsyn till angelägenheten av att till kustchefer kunna förvärva verkligt dugande personer böra arvodena icke utmätas för knappt. Arvodet åt den i Stockholm placerade kustchefen torde lämpligen böra bestämmas till något högre belopp — förslagsvis 500 kronor — än för de tre övriga. Enligt de sakkunnigas mening synes skäligt, att arvodet bestämmes till 9 000 kronor för kustchefen i Stockholm och 8 500 kronor för envar av de tre övriga kustcheferna, vilket sistnämnda belopp ungefär motsvarar avlöningen åt tullöverkontrollör (B 24) å G-ort i näst högsta löneklassen. Då tulltjänsteman, som förordnats såsom kustchef, skulle äga åtnjuta pension vid innehavande ordinarie tjänst i tullverket, torde särskilda pensionsbestämmelser för kustcheferna icke erfordras.

Såsom biträden å varje kustchefsexpedition böra avses dels en kammarskrivare, dels ock ett skrivbiträde. Kammarskrivaren tänkes skola biträda kustchefen med handläggningen av å denne ankommande göromål och att under dennes frånvaro på inspektionsresor o. d. ombesörja handläggningen av löpande ärenden.

Därest de sakkunnigas förslag genomföres, torde bestämmelser erfordras om semester för kustchef samt om avlöning under semester och annan ledighet ävensom angående vikariatsersättning åt vikarie m. m.

Fortskaffningsmaterielen.

Gällande ordning. *Tullverket tillhörig materiel.* Enligt 1922 års omorganisation av tullverket, sådan densamma i princip godkändes av riksdagen, skulle kustbevakningen utrustas med 154 båtar, 73 cyklar och 2 motorcyklar. Båtmaterielen skulle enligt propositionen i ämnet (nr 89 år 1922 sid. 224 o. f.) utgöras av 24 tulljagare (längd 16·75 m; bredd 2·9 m; fart vid normal gång 11·2 knop och vid forcering cirka 18 knop), 28 tullbåtar av typ I (längd 8·5 m; bredd 2·15 m; fart något över 7 knop), 18 tullbåtar av typ II (längd 7 m; bredd 1·9 m; fart omkring 6 knop) samt 84 snipor eller ekor. Av fortskaffningsmaterielen skulle tulljagarna anskaffas av statsverket, under det att den övriga materielen skulle tillhandahållas av vederbörande tjänstemän mot lega. Riksdagen, som principiellt anslöt sig till Kungl. Maj:ts förslag rörande beskaffenheten av tullja-

garna liksom till vad Kungl. Maj:t ifrågasatt angående typerna för tullbåtarna, medgav emellertid icke, att ett större antal tulljagare finge anskaffas på en gång, innan någon prövning av deras lämplighet ur olika synpunkter företagits, utan beviljade tills vidare medel för nybyggnad av allenast sex tulljagare med tillhopa 286 800 kronor. Av dessa borde lämpligen fem förläggas till för smuggling mera utsatta kuststräckor i olika delar av riket och den sjätte användas för att på obestämda tider insättas såsom tillfällig förstärkning av kustbevakningen å områden, som eljest vore i avsaknad av tulljagare, och såsom reservmateriel vid fall av behov (riksdagens skrivelse nr 276 sid. 12).

I 1924 års statsverksproposition (sjunde huvudtiteln punkt 19) framlades förslag om anvisande av medel till nybyggnad av ytterligare fyra tulljagare, men riksdagen avslog detta förslag under anförande, bl. a., att någon närmare erfarenhet om tulljagarnas lämplighet då ännu icke kunnat ernås och att någon direkt olägenhet av ett uppskov med nyanskaffning av tulljagare icke torde föreligga. Någon nybyggnad av tulljagare enligt den ursprungliga typen har sedermera icke ifrågasatts.

Vid 1930, 1931 och 1932 års riksdagar beviljades medel för nybyggnad av sammanlagt fyra tullkryssare, en tulljakt och fyra tullracerbåtar med sammanlagt 565 000 kronor. Av dessa båtar voro vid utgången av april 1935 två tullkryssare, en tulljakt och två tullracerbåtar färdigbyggda, under det att två tullkryssare voro under byggnad. Sedan 1931 års riksdag anvisat medel för iståndsättande för kustbevakningens räkning av två torpedbåtar, förordnade Kungl. Maj:t genom beslut den 26 juni 1931, att två 2:a klassens torpedbåtar skulle tills vidare ställas till generaltullstyrelsens förfogande, med skyldighet för styrelsen att vid första försvarsberedskap återlämna dem till flottan. Enligt Kungl. Maj:ts beslut den 12 april 1935 har den ena torpedbåten ersatts med en vedettbåt. Vidare har Kungl. Maj:t den 3 maj 1935 förordnat, att statens undersöknings- och bevakningsfartyg för havsfiskets behov »Skagerak», som numera i sådan egenskap ersatts med ett nybyggt fartyg, skall ställas till generaltullstyrelsens förfogande för användning i tullverkets bevakningstjänst. Med anlitande av särskilda anslag eller medel, som jämlikt varuinförsellagen eller spritinförsellagen ställts till generaltullstyrelsens förfogande, har vidare nybyggts en tullracerbåt, varjämte några begagnade båtar, däribland kustbevakningsångaren »Triton», inköpts. Dessutom har ett antal automobiler och motorcyklar anskaffats för förstärkning av landbevakningen.

Såsom ovan nämnts, skulle de i 1922 års omorganisationsplan ingående tjugofyra tulljagarna anskaffas direkt genom statsverkets försorg, under det att övrig fortskaffningsmateriel skulle tillhandahållas av vederbörande tjänstemän mot lega. Till följd av att endast sex av det bestämda antalet tulljagare blevo byggda, hava åtskilliga posteringar, för vilka tulljagare ursprungligen avsetts, blivit utrustade med båtar, som inköpts

i begagnat skick och iståndsatts, eller med legobåtar. Vidare har den efter år 1922 tilltagande smugglingen föranlett en icke oväsentlig ökning av den mot lega hållna materielen.

Legosystemet. Frågan om lämpligaste sättet för anskaffande och underhåll av tullverkets fortskaffningsmateriel, vilken fråga var föremål för undersökning och övervägande i samband med genomförandet av 1922 års omorganisation av tullverket, har därefter närmast med föranledande av yrkande av 1929 års statsrevisorer underkastats förnyad utredning av särskilda av generaltullstyrelsen med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 1 augusti 1930 tillkallade sakkunniga, vilka den 23 juni 1931 till generaltullstyrelsen avgåvo betänkande och förslag i ämnet (Statens offentliga utredningar 1931: 23). De sakkunniga förordade därvid, såvitt angår vid kustbevakningen använd fortskaffningsmateriel, bibehållande av legosystemet i fråga om båtmateriel, vars anskaffningskostnad icke överstege 8 000 kronor. Däremot borde automobiler anskaffas av tullverket. Huruvida cykel- och motorcykelmateriel skulle hållas mot lega eller anskaffas och underhållas av tullverket, borde enligt de sakkunnigas mening bliva beroende av om inköp av materielen funnes böra ordnas på sådant sätt, att den enskilde tjänstemannen komme i åtnjutande av ungefär lika stor rabatt som tullverket. Några bestämda regler, när det ena och när det andra systemet skulle användas, borde icke uppställas, utan frågan, huruvida visst fortskaffningsmedel skulle hållas mot lega eller anskaffas direkt av tullverket, borde bero av de föreliggande omständigheterna. Till undanröjande av vissa olägenheter, som de sakkunniga funnit förbundna med legosystemet, sådant det dittills vore ordnat, framlade de sakkunniga förslag bl. a. om underlättande av kapitalanskaffning vid förvärv av motorbåtmateriel eller mera omfattande reparationer av sådan materiel ävensom angående rätt till ersättning för skada å och förlust av legomateriel samt ersättning åt legotagare i vissa fall för förlust genom minskning av värdet å fortskaffningsmateriel.

Generaltullstyrelsen, som med skrivelse den 21 augusti 1933 till Kungl. Maj:t överlämnade de sakkunnigas betänkande, anslöt sig därvid i huvudsak till vad de sakkunniga förordat och föreslagit, dock att motorcyklar och cyklar borde såsom ur statsverkets synpunkt förmånligast anskaffas direkt av tullverket.

I proposition till 1934 års riksdag (nr 171) framlade Kungl. Maj:t förslag angående inrättande av en tullverkets båtlånefond, varjämte Kungl. Maj:t begärde riksdagens bemyndigande att i huvudsaklig överensstämmelse med ett av generaltullstyrelsen framlagt förslag utfärda bestämmelser angående fortskaffningsmateriel, som för tjänstebruk hålles av tulltjänsteman. Beträffande frågan om legosystemets bibehållande yttrade föredragande departementschefen, att den utredning, som sålunda verkställts angående sättet för anskaffning och underhåll av den för tulltjänsten erforderliga fortskaffningsmaterielen, syntes icke giva an-

ledning till att frågan om avveckling av legosystemet vid tullverket upptoges till avgörande ur principiella synpunkter. Frågan, i vilken omfattning de fortskaffningsmedel, som inom tullverket erfordrades för tjänstens utövande, borde mot lega hållas av tjänstinnehavaren eller anskaffas av statsverket, syntes tills vidare böra bedömas ur lämplighetssynpunkt. Att förhållandena härvid ställde sig olika beträffande olika slag av fortskaffningsmedel vore tydligt. Sålunda låge det i sakens natur, att de mycket kostsamma modernt utrustade motorfartyg, som erfordrades i tullverkets kamp mot smugglingen, särskilt spritsmugglingen, anskaffades och underhölles genom statsverkets försorg och på dess bekostnad. Att det icke för det dåvarande vore påkallat eller lämpligt att beträffande mindre farkoster helt frångå legosystemet, finge anses framgå av utredningen. Mot de av generaltullstyrelsen på grundval av sakkunnigutredningen uppdragna riktlinjerna för legosystemets användning och begränsning hade departementschefen icke funnit anledning till erinran.

I skrivelse den 6 juni 1934, nr 330, anmälde riksdagen, att riksdagen i likhet med departementschefen funnit omförmälda sakkunnigutredning icke giva anledning till att frågan om en avveckling av legosystemet vid tullverket upptoges till avgörande ur principiella synpunkter samt att riksdagen icke funnit skäl till erinran mot de för legosystemets tillämpning uppdragna riktlinjerna. Tillika anmälde riksdagen, att riksdagen dels beslutat, att en fond, benämnd tullverkets båtlånefond, skulle inrättas, från vilken finge, i huvudsaklig anslutning till de i statsrådsprotokollet i ämnet angivna grunder, utlämnas lån till tulltjänstemän för anskaffning av motorbåtmateriel eller för reparation eller ombyggnad av sådan materiel, dels såsom avsättning till sagda fond för budgetåret 1934/1935 under sjunde huvudtiteln anvisat ett extra anslag av 150 000 kronor, dels ock bemyndigat Kungl. Maj:t att, i huvudsaklig överensstämmelse med i sagda protokoll angivna grunder, utfärda bestämmelser angående fortskaffningsmateriel, som för tjänstebruk hölles av tulltjänsteman.

Genom kungörelse den 30 juni 1934 (nr 397) har Kungl. Maj:t med stöd av riksdagens berörda beslut utfärdat vissa bestämmelser angående fortskaffningsmateriel, som för tjänstebruk hålles av tulltjänsteman, m. m. Enligt 1 § i kungörelsen åligger det tulltjänsteman att, i den mån för tjänsten erforderlig fortskaffningsmateriel icke ställes till förfogande av tullverket, enligt generaltullstyrelsens bestämmande tillhandahålla sådan materiel mot lega. Skyldighet att för tjänstebruk hålla fortskaffningsmateriel kan med visst undantag åläggas allenast den, som innehar eller stadigvarande uppehåller ordinarie befattning i tullverket. Lega utgår med belopp, som med hänsyn tagen till materielens värde, beräknade varaktighetstid och underhållskostnader fastställes av generaltullstyrelsen. Kungörelsen innehåller dessutom be-

stämmelser bland annat angående rätt för tulltjänsteman att under semester eller annan ledighet uppbära lega mot skyldighet att tillhandagå vikarie med vad som för legan skall hållas ävensom angående rätt till viss ersättning vid skada eller värdeminskning å fortskaffningsmateriel.

Smörjämne och bränsle, som erfordras för driften av mot lega hållen materiel, tillhandahållas av tullverket.

Beträffande lån från båtlånefonden har Kungl. Maj:t meddelat vissa allmänna bestämmelser i brev till generaltullstyrelsen den 30 juni 1934 (Tullverkets författningssamling 1934: 334). Dessa bestämmelser jämte av generaltullstyrelsen fastställda ytterligare föreskrifter hava sammanförts i ett av styrelsen den 31 oktober 1934 utfärdat cirkulär med reglemente för tullverkets båtlånefond (Tullverkets författningssamling 1934: 335).

Antalet fortskaffningsmedel. Antalet vid kustbevakningen använda fortskaffningsmedel samt i vilken utsträckning dessa tillhöra statsverket respektive tillhandahållas av tulltjänstemän eller förhyras framgår av följande sammanställning:

	Statsverket tillhörig materiel	Lego-materiel	Förhyrd materiel
Ångfartyg	3	—	—
Tullkryssare	10	—	—
Motorbåtar	15	98	6
Andra båtar	6	51	1
Automobiler	23	2	—
Motorcyklar	10	—	—
Cyklar	52	231	—
Hästar	—	1	—

Uppgifterna avse beträffande statsverket tillhörig materiel antalet vid utgången av år 1934 och i fråga om den mot lega hållna eller förhyrda materielen under budgetåret 1933/1934. Ångfartygen utgöras av »Triton» samt två flottan tillhöriga torpedbåtar, av vilka den ena numera ersatts med en vedettbåt. Antalet ångfartyg uppgår numera till 4, sedan »Skagerak» ställts till tullverkets förfogande. Vid utgången av år 1934 voro två tullkryssare under byggnad, vilka beräknas bliva färdigställda under förra hälften av år 1935. De tullverket tillhöriga 15 motorbåtarna utgöras av 4 racerbåtar, 2 salongsbåtar, 3 ruffbåtar, 1 kosterbåt och 5 snipor. Antalet automobiler uppgår numera till följd av nyanskaffning under år 1935 till 27. Samtidigt har antalet motorcyklar nedgått till 6. Under en del av år 1934 har ett ångfartyg varit förhyrt för utförande av bevakningstjänst i Ålands hav och Östersjön. I Haparanda kustdistrikt hållas dessutom 3 renar med pulka mot lega under viss tid av vintern.

Flygspaning. Tullverket förfogar för närvarande icke självt över flygplan för spaningsändamål. I anledning av särskilda framställ-

ningar har Kungl. Maj:t emellertid genom beslut den 30 juli 1926 medgivit, att flygväsendet tillhörig materiel må, i den mån sådant kan ske utan men för de militära övningarnas bedrivande, i enlighet med i kommandoväg meddelade närmare bestämmelser, användas för utförande för generaltullstyrelsens räkning av flygspaning vid landets kuster i och för upptäckande av försök till olovlig varuinförsel. Med ifrågavarande flygspaning förenade driftkostnader skola enligt samtidigt meddelad föreskrift gäldas av medel från anslagsposten till särskilda åtgärder för bekämpande av olovlig varuinförsel m. m. I anslutning till berörda beslut har Kungl. Maj:t den 27 mars 1930 enligt generalorder F. 63/30 befallt, att chefen för flygvapnet eller annan befälhavare, vilken har flygförband sig underställt (chef för flygkår, chef för ständigt detachement ur flygvapnet, högste befälhavaren över kustflottan m. fl.), skall i den mån sådant kan ske utan men för de militära övningarnas bedrivande, efter framställning från vederbörande tullmyndigheter, beordra flygplan att utföra dylik flygspaning. Sådan framställning må, enligt generaltullstyrelsens cirkulär den 9 september 1926, göras av kustbevakningsinspektören samt av chef för kustdistrikt, i senare fallet dock allenast efter hos kustbevakningsinspektören inhämtat medgivande och enligt de närmare anvisningar, som av honom meddelas.

Med stöd av Kungl. Maj:ts nyssnämnda bemyndigande hava, ehuru i begränsad omfattning, flygspaningar verkställts, huvudsakligen i syfte att efterforska för spritsmuggling misstänkta fartyg och fastställa dessas läge.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 1 september 1934 med förslag till utgiftsstater för tullverket för budgetåret 1935/1936 ifrågasatte generaltullstyrelsen anskaffande åt tullverket av två flygplan. Kostnaderna för flygplanen hade av styrelsen beräknats till 517 000 kronor, varav 334 000 kronor utgjorde anskaffningskostnader och återstoden, 183 000 kronor, underhålls- och driftkostnader samt avlöningar. Såsom motivering till denna framställning anförde styrelsen, efter att hava angivit vilka närmare uppgifter som kunde med fördel tilldelas flygplan i tulltjänst, att den erfarenhet, som vunnits angående flygplans värde såsom hjälpmedel i kampen mot smugglingen, talade för att kustbevakningen borde förses med särskilda flygplan, som kunde fullgöra sitt värdefulla spaningsarbete oberoende av den omgång och tidsutdräkt samt den begränsning i dispositionsrätten till följd av materielens behov för militära ändamål, som det nuvarande systemet för flygplans nyttjande i tulltjänst medförde.

Enligt uttalande till statsrådsprotokollet (statsverkspropositionen sjunde huvudtiteln sid. 80) hade emellertid departementschefen under hänvisning till det statsfinansiella läget funnit sig icke kunna biträda generaltullstyrelsens berörda förslag.

De sakkunniga. De kustbevakningen åvilande arbetsuppgifter, för vilkas ombesörjande fortskaffningsmateriel är erforderlig, äro i hög grad skiftande inom olika trakter av landet beroende på smugglingens omfattning, närheten till främmande land, kustens beskaffenhet, sjötrafikens omfattning m. m. Med arten och omfattningen av dessa arbetsuppgifter växla också anspråken på beskaffenheten och antalet av de fortskaffningsmedel, som behövas för bevakningstjänstens utövande. Å båtmateriel, som avses för kampen mot spritsmugglingen, måste sålunda uppställas mycket höga anspråk, såväl i fråga om sjövärdighet som beträffande fart. För att personalen skall kunna uthärda den synnerligen påfrestande tjänsten, är det vidare nödvändigt, att för ifrågavarande ändamål avsedda båtar erbjuda tillräckligt skydd även under den kalla årstiden. Båtar avsedda att användas under sådana förhållanden, att personalen måste vistas ombord under mer än ett dygn i följd, böra dessutom vara utrustade med kojplatser och anordningar för matlagning, uppvärmning m. m. Då alla önskade egenskaper icke torde kunna förenas i båtar av en och samma typ, måste båtar av flera olika typer komma till användning. Den båtmateriel, som avses för nu berörda uppgifter, drager givetvis betydande kostnader i anskaffning och underhåll.

Beträffande båtar, som erfordras huvudsakligen såsom fortskaffningsmedel vid utövandet av den kustbevakningen åvilande allmänna tillsynen över trafiken inom tullområdet, såsom vid prejningar och visitationer av fartyg samt sökande efter olovligen infört gods inom skärgårdsområden, är däremot tillfyllest, om båtarna äga tillräcklig sjövärdighet för farvattnet i fråga och de förhållanden, under vilka de skola användas, och i övrigt lämna besättningen nödigt skydd vid ogynnsamma väderleksförhållanden. I fråga om dylika farkoster, vilka nyttjas inom förhållandevis små områden, spelar farten icke så stor roll, utan en fart av 7 à 8 knop torde i de flesta fall vara tillräcklig. Enligt de i ovanberörda sakkunnigutredning uppdraga riktlinjerna för legosystemets användning i tullverket skulle dessa mindre farkoster, för vilka anskaffningskostnaden kan beräknas icke överstiga 8 000 kronor, hållas av vederbörande tjänstemän mot lega.

Vid de övervägande av skälen för och mot *legosystemet*, som tidigare förekommit, har framförallt anmärkts, att legosystemet försvårade en snabb anpassning av bevakningsorganisationen efter de från tid till annan inträffande växlingarna i behovet av fortskaffningsmateriel. Legosystemet skulle med andra ord utgöra hinder för uppnående av önskvärd rörlighet i bevakningsorganisationen.

Att legosystemet är behäftat med vissa olägenheter, lärer icke kunna bestridas. Dessa olägenheter torde emellertid i det väsentliga hava undanröjts genom de anordningar, som numera träffats. De sakkunniga syfta härvid dels på de lättnader med kapitalanskaffningen, som beretts genom ovannämnda efter beslut av 1934 års riksdag inrättade båtlåne-

fond, dels på de bestämmelser angående rätt till ersättning åt tulltjänsteman bland annat vid indragning av lega, som meddelats i ovan omförmälda kungörelse den 30 juni 1934 (nr 397). Med tillämpning av dessa bestämmelser synes erforderliga möjligheter vara för handen att, därest ändrade förhållanden vid någon postering sådant påkalla, helt indraga vid posteringen förefintlig legomateriel eller ersätta densamma med materiel, lämplig för de ändrade förhållandena. I betraktande av de möjligheter att utan olägenhet för vederbörande tjänsteman indraga lega, som sålunda förefinnas, synes legosystemet icke behöva försvåra ernåendet av den rörlighet i bevakningsorganisationen, som, på sätt de sakkunniga i olika sammanhang betonat, måste anses nödvändig.

På grund av vad sålunda anförts och med hänsyn jämväl till att frågan om legosystemets bibehållande i tullverket varit föremål för särskild utredning och att ännu icke tillräcklig erfarenhet vunnits om verkningarna av de på grundval av denna utredning vidtagna åtgärderna, hava de sakkunniga icke funnit anledning att föreslå några ändringar i fråga om legosystemets användning eller de härutinnan gällande bestämmelserna.

Vad först beträffar *materiel för sjöbevakningen* torde, såsom ovan framhållits, båtmateriel erfordras — förutom för utövande av den allmänna tillsynen över trafiken vid rikets kuster, för vilken tillsyn enligt de sakkunnigas förslag legobåtar böra kunna fortfarande användas — för 1) uppspanande och bevakning av med spritdrycker lastade fartyg å internationellt vatten, 2) upprätthållande av stadgat förbud mot införsel av spritdrycker till svenskt territorialvatten eller visst därutanför liggande vatten, 3) bevakning i Ålands hav gemensamt med sjöbevakningsväsendet i Finland och 4) övervakning av för spritsmuggling utsatta skärgårdsområden, i den mån legobåtar icke äro tillräckliga för denna uppgift.

Av det i 1922 års omorganisationsplan ingående antalet tulljagare blevo endast sex byggda, och 1924 års riksdag avslog ett av Kungl. Maj:t framlagt förslag om anvisande av medel för byggande av ytterligare fyra tulljagare med den motivering, att någon erfarenhet då icke vunnits om tulljagarnas lämplighet. Att frågan om fortsatt byggande av tulljagare sedermera icke återupptagits, lärer, enligt vad de sakkunniga inhämtat, hava berott därpå, att tulljagarna befunnits i vissa hänseenden icke fullt lämpliga för den bevakningstjänst, som skulle ankomma på dem. För tillgodoseende av kustbevakningens behov av båtmateriel var därför nödvändigt att med utnyttjande av vunna erfarenheter söka konstruera båtar av olika typer, som bättre än tulljagarna lämpade sig för kustbevakningens behov. De nybyggnader, som verkställts under åren 1930 till 1934 — nämligen tre tullracerbåtar, en tulljakt och två tullkryssare — hava avsett att under beaktande av kravet på beboelighet utexperimentera dels båtar med högre fart, dels båtar med större sjövärdig-

het än den, som kunde erhållas med tulljagartypen. Med hänsyn till den eldfara, som är förbunden med bensinmotorer, har man dessutom i fråga om andra båttyper än sådana av racertyp övergått till råoljemotorer. Härvid hava för den senast byggda tullkryssaren ävensom de två tullkryssare, vilka för närvarande äro under byggnad, råoljemotorer av svensk tillverkning kommit till användning.

Ehuru värdefulla erfarenheter vunnits angående de olika båttyper, som erfordras för kustbevakningens räkning, kan likväl frågan om de särskilda båttypernas lämplighet icke anses slutgiltigt prövad. Erinras må för övrigt, att av de under åren 1930—1934 beslutade tullkryssarna två ännu icke levererats och en använts under så kort tid, att någon närmare erfarenhet av densamma icke kunnat erhållas. Härtill kommer, att ovannämnda motorer av svensk tillverkning prövats under alltför kort tid för att man nu skall kunna taga ställning till frågan om fortsatt användning av dessa motorer. Under sådana förhållanden synes man för närvarande icke böra taga slutlig ståndpunkt till frågan om vilka båttyper som kunna vara bäst lämpade för kustbevakningen. De fortskridande förbättringarna på det motortekniska området utgöra också en anledning att verkställa erforderliga nybyggnader av båtar för kustbevakningen successivt under ständigt utnyttjande av vunna erfarenheter.

Med anledning av nu berörda omständigheter hava de sakkunniga icke föranstaltat om upprättande av förslag till båttyper för olika ändamål utan begränsat sig till att angiva vissa allmänna fordringar på den båtmateriel, som bör avses för de särskilda uppgifterna, ävensom antalet båtar av olika slag.

För sjöbevakningens utförande torde under nuvarande förhållanden båtar erfordras av följande huvudtyper:

1. Kustbevakningsfartyg.

Dessa fartyg skulle användas huvudsakligen för stationär bevakning i Ålands hav och för uppsökande och bevakning av spritdepåfartyg, som uppehålla sig på internationellt farvatten utanför territorial- och 12-milsgränsen. För att kunna fullgöra en dylik bevakning måste fartygen äga mycket god sjövärdighet och vara utrustade på sådant sätt, att de kunna uppehålla sig till sjöss under icke alltför kort tid, i regel minst fjorton dagar, och även under mycket svåra väderleksförhållanden. Fartygen böra vidare göra en fart av minst 10 knop.

Tullverket förfogar för närvarande över två fartyg, som äro fullt lämpliga för ifrågavarande tjänst, nämligen »Triton» och »Skagerak». Under icke alltför ogynnsamma väderleksförhållanden torde visserligen även de två båtar, en vedettbåt och en torpedbåt, som ställts till generaltullstyrelsens förfogande, kunna användas för spaningsuppgifter. Då dessa båtar kunna intaga bränsleförråd blott för ett fåtal dagars vistelse till sjöss och då vidare tjänstgöringen å dem vid svåra väderleksförhål-

landen är ytterst påfrestande för besättningen, är emellertid deras användbarhet för dylik tjänst relativt begränsad.

I innevarande års statsverksproposition (sjunde huvudtiteln sid. 80) hava medel beräknats för anskaffande av ytterligare ett sjögående fartyg.

Under förutsättning att medel anvisas för nyssnämnda ändamål skulle tullverket sålunda, sedan för dessa medel ytterligare ett fartyg anskaffats, disponera över tre bevakningsfartyg för bevakning i Ålands hav och av spritdepåfartyg. Enär två dylika fartyg i regel torde behövas för nöjaktigt uppehållande av bevakningen i Ålands hav enligt den med Finland därom träffade överenskommelsen, skulle tullverket alltså förfoga över ett fartyg för bestridande av bevakning av depåfartyg.

För nu rådande förhållanden torde de tre fartyg, som sålunda beräknas stå till förfogande, vara tillräckliga. Därest ytterligare fartyg skulle erfordras, lärer, såsom hittills vid några tillfällen förekommit, behov av dylikt fartyg kunna tillgodoses genom tillfällig förhyrning.

Då kustbevakningsfartygens fart icke kommer att nämnvärt överstiga 10 knop men smugglarbåtarna ofta kunna utveckla större hastighet, kan inträffa, att för smuggling misstänkt båt, som anträffas av bevakningsfartyg under omständigheter som skulle motivera visitering, på grund av sin högre fart undgår ingripande från bevakningsfartyget. Med anledning härav hava de sakkunniga övervägt möjligheten att förse varje kustbevakningsfartyg med en snabbgående båt, »följebåt», vilken vid behov skulle kunna sättas i sjön för att upptaga förföljande av smugglarbåten. De sakkunniga förbise icke de svårigheter, som äro förbundna med sjösättning och ombordtagande av en dylik följebåt. I händelse av ogynnsamt väder torde nämligen en sådan åtgärd icke utan betydande risker kunna vidtagas i öppen sjö. Men under gynnsamma väderleksförhållanden torde otvivelaktigt vissa fördelar kunna ernås med ifrågavarande anordning, varför de sakkunniga vilja förorda, att bevakningsfartyget »Triton» försöksvis utrustas med en snabbgående båt. Enligt vad de sakkunniga inhämtat, torde kostnaden för en dylik båt, vilken borde göra en fart om minst 20 knop, uppgå till omkring 35 000 kronor.

De sakkunniga föreslå alltså, att för bevakningen i Ålands hav samt för bevakning av spritdepåfartyg anskaffas ytterligare ett fartyg samt att ett av kustbevakningsfartygen, förslagsvis »Triton», på försök utrustas med en snabbgående båt.

2. Tullkryssare.

Benämningen tullkryssare har inom tullverket använts dels för de under åren 1923—1924 byggda tulljagarna och därmed jämförliga i begagnat skick anskaffade farkoster, dels ock för vissa av de under senaste

åren nybyggda båtarna. Med hänsyn till storleken kunna de såsom tullkryssare betecknade båtarna hänföras till tre olika typer, nämligen typ I: längd 24 m och däröver; typ II: längd 17—24 m; typ III: under 17 m längd. För att undvika förväxlingar bibehålles benämningen tullkryssare i det följande.

Tullkryssare typ I. För att kustbevakningen skall kunna ingripa mot smugglarfartyg, som operera inom det yttre territorialvattnet eller inom tolvmilszonen, måste kustbevakningen förfoga över fartyg, som äro tillräckligt sjövärdiga för verksamhet utomskärs under icke alltför svåra väderleksförhållanden och som tillika kunna utveckla en fart helst överstigande femton knop. För ifrågavarande bevakningstjänst skulle, under förutsättning att avspärrningen av Ålands hav når önskad effektivitet, behövas minst tre fartyg, huvudsakligen avsedda för sträckan Söderarm—Sandhammaren, men tillfälligtvis även vid andra kustavsnitt.

För närvarande disponerar kustbevakningen över en tullkryssare av sådan storlek, att den synes kunna användas för berörda bevakningstjänst, nämligen den i slutet av år 1934 levererade tullkryssaren TV 16, vilken har en längd av 24.4 m och är utrustad med två Nohab-Hesselmanmotorer. För denna bevakningstjänst skulle sålunda erfordras ytterligare två farkoster. Då emellertid regelbunden patrulleringstjänst utefter hela den ovan angivna kuststräckan icke under nu rådande förhållanden torde vara påkallad, lärer utan någon nämnvärd olägenhet kunna anstå med anskaffning av återstående två farkoster i avvaktan på närmare prövning av nämnda kryssares lämplighet. En viss förstärkning torde för övrigt kunna lämnas av tullkryssarna av typ II.

Tullkryssare typ II. Av denna storlekstyp finnes för närvarande endast en, byggd år 1932, vilken är stationerad i Stockholms kustdistrikt. Därjämte äro två kryssare av denna storlekstyp under byggnad. Även kryssare av denna typ böra göra omkring 15 knop.

Såsom i den speciella motiveringen närmare utvecklas, torde emellertid minst fem kryssare av ifrågavarande storlek erfordras, varför anskaffning av ytterligare två dylika kryssare är behövlig.

Sedan dessa tullkryssare anskaffats, torde de två till tullverkets förfogande stående, flottan tillhöriga båtarna icke vidare erfordras.

Tullkryssare typ III. För närvarande har kustbevakningen till sitt förfogande åtta tullkryssare av denna storlekstyp. Av dessa är dock en, vilken gör blott omkring 8.5 knops fart, närmast att anse såsom tulljakt. Denna kryssare (tulljakt) har under seglationstiderna brukat vara stationerad i Haparanda kustdistrikt (Seskarö) samt under vintermånaderna i Stockholms kustdistrikt. De återstående sju tullkryssarna äro placerade, två i Norrköpings kustdistrikt och fem i Stockholms kustdistrikt. Kryssare av typ III böra göra en fart av omkring 11 à 12 knop.

Utöver det nuvarande antalet erfordras ytterligare fyra. Då vidare

flera av de äldre tullkryssarna inom kort måste utrangeras, böra såsom ersättning för försliten materiel och såsom reserv avses minst två tullkryssare. Behovet av tullkryssare av typ III skulle alltså utgöra sex.

3. Tullracer.

Kustbevakningen disponerar för närvarande över fyra tullracerbåtar, samtliga använda inom Stockholms kustdistrikt. Av dessa är en, ursprungligen avsedd för inspektioner, olämplig för bevakningstjänst.

Då enligt nedan framställt förslag sex tullracerbåtar böra finnas, torde alltså nybyggnad av tre dylika båtar erfordras.

4. Tulljakter och andra smärre motorbåtar.

Antalet tulljakter och andra smärre motorbåtar, vilka dels tillhöra tullverket, dels förhyras eller hållas mot lega, utgjorde i början av år 1935 tillhopa 106. Enligt de sakkunnigas förslag skulle, bortsett från mindre för prejningar o. d. å stationsorten behövliga mindre motorbåtar, erfordras 52 tulljakter och 13 andra motorbåtar, tillhopa 65 båtar. Denna minskning sammanhänger med att ett antal posteringar vid södra och västra kusten, som nu äro utrustade med båtar, föreslagits till indragning.

I enlighet med vad ovan anförts beträffande legosystemet torde tulljakter och andra mindre båtar i regel kunna hållas mot lega.

5. Snipor och ekor.

För närvarande användas vid kustbevakningen ett 50-tal roddbåtar. Sådana båtar torde alltfort vara nödvändiga. Med hänsyn till de jämförelsevis ringa kostnader, varom här är fråga, torde emellertid tillräcklig anledning att ingå i prövning av behovet av dylika båtar icke föreligga.

Vidkommande härefter *fortskaffningsmateriel för landbevakningen* bör, då motorcyklar av flera skäl äro mindre lämpliga för kustbevakningens uppgifter, för landbevakningen avses automobiler. Enligt de sakkunnigas förslag skulle kustbevakningen utrustas med trettiofyra automobiler. Då kustbevakningen för närvarande (maj 1935) disponerar över tjugofem automobiler, skulle nio stycken behöva nyanskaffas. Härjämte böra landposteringar, särskilt sådana som icke äro försedda med automobil, samt sjöposteringar, i den mån behov därav förefinnes, utrustas med cyklar.

Vad slutligen *materiel för flygspaning* beträffar anse de sakkunniga, att flygplan kunna vara av stort värde för vissa spaningsuppgifter, särskilt när det gäller att efterspana smugglarfartyg och fastställa dessas position. Det är också uppenbart, att tillgång till egna flygplan med personal, som är särskilt utbildad för det slag av spanings-

tjänst, varom här är fråga, måste vara av stor betydelse. Med hänsyn till å ena sidan de begränsade uppgifter, för vilka flygspaning kan med fördel användas, och å andra sidan de betydande kostnaderna vilja de sakkunniga emellertid förorda, att frågan om anskaffning av särskilda flygplan för kustbevakningens räkning får anstå i avvaktan på resultatet av de åtgärder, som i anledning av de sakkunnigas förslag kunna bliva vidtagna. Intill dess kustbevakningen må erhålla flygplan, torde den nuvarande anordningen med anlitande av flygväsendet tillhörig materiel och personal böra bibehållas. Säkerligen kunna därvid träffas sådana anstalter, att flygplan må kunna erhållas utan nämnvärd tidsutdräkt.

Radio.

Ett snabbt överbringande av meddelanden till och från de särskilda bevakningsorganen är en synnerligen viktig förutsättning, om man vill ernå ökad effektivitet. Telefonen är därvid ett viktigt hjälpmedel. Numera äro ock flertalet kustposteringar försedda med telefon. Möjligheten att använda telefon begränsas dock bland annat därav, att telefonstationerna å landsbygden i regel äro stängda nattetid. Och när det gäller underrättelser till eller från bevakningsbåtar, som befinna sig utom stationeringsorten, eller mellan båtarna inbördes, är det uppenbarligen endast i undantagsfall, som telefon kan anlitas utan omgång och tidsutdräkt. Särskilt i fråga om förbindelserna med de rörliga bevakningsorganen måste radion kunna finna en vidsträckt användning. För närvarande äro flertalet av tullverkets båtar samt en del legobåtar försedda med mottagare. Såväl »Triton» som de båda från flottan överlämnade båtarna äro utrustade med apparater för telegrafi och telefoni.

På anmodan av de sakkunniga har förste byråingenjören i telegrafstyrelsen A. S. Litström, vilken av generaltullstyrelsen anlitats såsom sakkunnig i hithörande frågor, verkställt undersökning angående möjligheten att anordna radioförbindelser med vissa av kustbevakningens båtar ävensom angående de ungefärliga kostnaderna för dylika förbindelser. Undersökningen har avsett radioförbindelser till båtar, som uppehålla bevakning å sträckan Umeå—Kalmarsund.

Undersökningens resultat har sammanfattats i en till de sakkunniga avlämnad promemoria av följande lydelse:

»För radioförbindelserna med kustbevakningens fartyg, såväl inbördes som med land, kunna två våglängdsband komma ifråga, nämligen 600—800 m och 90—190 m. Det förra bandet användes för närvarande huvudsakligen för korrespondens med sådana fartyg, som enligt gällande internationella bestämmelser äro skyldiga att vara utrustade med radiotelegrafinstallation. Det lägre våglängdsbandet däremot användes huvudsakligen för korrespondens med fartyg, som icke äro skyldiga att vara utrustade med radio. Det är även lämpligare för mindre fartyg än de högre våglängderna. Då tullbevakningens fartyg äro små och det även kan

vara fördelaktigt att använda stationerna för telefoni, får jag föreslå, att sändarna för dessa fartyg utföras såsom kombinerade telegrafi- och telefonisändare för våglängdsbandet 90—190 m. Härigenom få fartygen även möjlighet att korrespondera med den finska kustbevakningen.

I den mån de för offentlig korrespondens avsedda kuststationerna — telegrafverkets eller marinens — kunna användas av tullbevakningen, anser jag det vara mest ekonomiskt och även ur andra synpunkter lämpligast, att man använder sig av dessa för förbindelserna med tullbevakningens fartyg. Tullen bör därför enligt min mening bygga egna landstationer endast inom de områden, där tullbevakningens fartyg icke kunna få förbindelse med de ovannämnda kuststationerna.

De svenska kuststationerna äro för närvarande icke utrustade med apparater för det lägre våglängdsbandet, men kan man beräkna att telegrafverkets kuststationer bliva inrättade härför till den tid, då kustbevakningens anläggningar skola tagas i bruk. Man kan hoppas, att även marinens stationer i Karlskrona och Tingstäde komma att utrustas för trafik på det lägre våglängdsbandet.

Om en telegrafverkets telefonstation för kommersiell radiotrafik skulle komma till stånd i Sandhamn, får den en räckvidd från Grundkallen i norr till Visby i söder, med undantag för farvattnen väster om Singö—Gräsö samt kustbandet söder om Södertörn. Österut bör man kunna nå såväl till början av Finska viken som till Rigaviken. Kommer denna station till stånd behöver kustbevakningen ej anordna egna stationer i Stockholms skärgård. I annat fall torde det bliva nödvändigt med landstationer vid två à tre kustposteringar i denna skärgård.

För kuststräckan Singö—Öregrundsgrepen torde vara lämpligt, att kustbevakningen ordnar en egen landstation vid posteringen i Singö och för kuststräckan söder om Södertörn vid Arkösund eller Barösund samt i Västervikstrakten.

För kuststräckan söder om Örnsköldsvik ned till Gävlebukten torde telegrafverkets kuststation i Härnösand, sedan den försetts med apparater för det lägre våglängdsbandet, kunna användas. För sträckan Umeå—Örnsköldsvik torde en kustbevakningen tillhörig landstation behöva anläggas i närheten av Umeå.

Anläggningarna såväl å fartygen som på kustposteringarna böra vara så utförda, att de, om så erfordras, kunna skötas av personer utan särskild radioutbildning. Ur underhålls- och betjäningssynpunkt är det fördelaktigt, om samma slags apparater användas på land som ombord i båtarna. Detta är fördelaktigt även för anskaffningen. Kustbevakningens landstationer anser jag icke behöva vara anordnade för inkoppling på rikstelefonnätet, men väl för s. k. duplex-expedition. Fartygsstationerna böra, endast i den mån det låter sig göra utan alltför stora kostnader, anordnas för duplex.

Som det på sådana fartyg, varom här blir fråga, är svårt att under gång få jämn spänning från fartygsdynamon och då det väl bör vara fördelaktigt att kunna använda radion även då dynamon ej är i gång t. ex. vid stillaliggande, får jag föreslå att varje fartyg utrustas med ett ackumulatorbatteri för radioanläggningens drivande. Ett sådant batteri kan naturligtvis även användas för belysning.

För att kunna få god räckvidd böra masterna vara så höga som omständigheterna medge. Om möjligt böra de icke vara lägre än på Tb 8. Helst bör det vara två master samt av trä. Erforderliga isolatorer böra anbringas i stagen.

Beträffande apparaternas storlek kan meddelas, att telefoninstallationer, som nyligen beställts för handelsflottan, hava följande dimensioner:

	Bredd	Djup	Höjd
Sändaren	400 m/m	300 m/m	800 m/m
Mottagaren	400 »	185 »	250 »
Omformaren	800 »	325 »	300 »
Batteriet	1 200 »	700 »	500 »

Omformaren placeras i maskinrummet och batteriet på däck.

Beträffande landstationerna vid kustposteringarna anser jag endast 2 st. enkla trämaster av c:a 20 m höjd erfordras. Om landstationerna erhålla samma apparater som båtarna och elektrisk ström finnes att tillgå, behöves givetvis icke större utrymme för dem än för stationerna ombord i båtarna. Finnes däremot icke elektrisk energi, måste man även hava plats för en fotogenmotor med tillhörande dynamo för laddning av batteriet. Denna jämte batteriet och omformaren placeras lämpligen i en särskild byggnad.

Beträffande anläggningskostnaderna kan meddelas att fartygsstationerna böra kunna utföras för 6 000 kronor stycket inklusive batteri. Härvid förutsättes, att hytt och lämpliga master samt kablar mellan radiohytten och maskinrummet finnas samt att erforderlig ström kan erhållas från fartygsdynamon.

Landstationerna på platser, där elektrisk kraft finnes, böra kunna utföras för samma pris. Något batteri har ej räknats med här, emedan det förutsättes att den elektriska kraften är av prima beskaffenhet. Lokaler ingå givetvis ej heller i priset.

Om elektrisk kraft ej finnes, tillkommer för fotogenmotor med tillhörande dynamo och batteri c:a 3 000 kronor.

Beträffande anläggningarnas underhåll torde man i genomsnitt kunna räkna med 500 kronor per år för varje anläggning.»

På sätt i promemorian föreslagits, synas kortvågsanläggningar, utrustade med kombinerade telegrafi- och telefonisändare, böra komma till användning för här ifrågavarande ändamål. För att telegrafi skall kunna med fördel användas även för längre meddelanden, torde visserligen erfordras, att den, som sänder eller emottager meddelande, är utbildad radiotelegrafist. Då det icke är avsett att å farkoster av tullkryssarnas storlek anställa radiotelegrafister, skulle möjligen mot anläggningar med kombinerad telegrafi och telefoni kunna invändas, att telegrafin finge alltför ringa användning och att man för vinnande av kostnadsbesparing borde nöja sig med apparater för enbart telefoni. Gentemot denna invändning må dock framhållas, att tillräcklig skicklighet för sändning och mottagning av kortare telegrafiska meddelanden bör efter någon tids övning kunna förvärvas åtminstone av yngre besättningsmän och att det vid sändning av meddelanden, som icke böra få avlyssnas, är av stor vikt att äga tillgång till telegrafi. Då härtill kommer, att kostnadsökningen är helt obetydlig, tala alla skäl för anskaffning av sändare med kombinerad telegrafi och telefoni.

Samtliga kustbevakningsfartyg, tullkryssare och tullracer torde böra förses med kortvågsanläggningar. Dessutom böra erforderligt antal landstationer anläggas, varvid förutsättes, att staten tillhöriga kuststationer, som må bliva försedda med kortvågsanläggningar, få användas av kustbevakningen. Av största vikt är, att samma slags stationer komma till användning inom hela kustbevakningen.

Anskaffningen av kortsvågsstationer för nu berörda ändamål torde lämpligen böra ske successivt, varigenom nyttiga erfarenheter kunna vinnas för den fortsatta anskaffningen. I första hand torde anläggningar böra utföras å de större av de inom Stockholms kustdistrikt förlagda bå-

tarna, varjämte minst en landstation bör anläggas. I enlighet härmed föreslås, att till en början fyra fartygsstationer och en landstation anskaffas och att sedermera, sedan erfarenheter om dessas användbarhet för ifrågavarande tjänst vunnits, radioförbindelse anordnas med samtliga tullverket tillhöriga båtar, vilka äro i gott stånd och vilka äga tillräckliga utrymmen för de erforderliga apparaterna. Kostnaden för de nu föreslagna fem stationerna beräknas till omkring 30 000 kronor, däri ej inräknad kostnaden för eventuellt erforderliga installationsarbeten.

Tjänstegrader.

Nuvarande bestämmelser. Kustbevakningens ordinarie personal är för närvarande fördelad på fem tjänstegrader, nämligen kustöveruppsyningsmän (B 12), kustuppsyningsmän (B 8), förste kustvakter (B 7), kustvakter (B 6) och kustbevakningsbiträden (B 5). Den icke-ordinarie kustbevakningspersonalen, frånsett den å »Triton» och de två flottan tillhöriga båtarna anställda, utgöres av extra ordinarie och extra kustbevakningsbiträden.

1914 års tullkommissions förslag till omorganisation av tullverkets kustbevakning upptog endast tre tjänstegrader, nämligen kustöveruppsyningsmans-, kustuppsyningsmans- och kustvaktsgraderna.[1] I utlåtande den 14 juni 1920 över tullkommissionens förslag till avlöningsreglemente för tjänstemän vid tullverket föreslog emellertid generaltullstyrelsen uppförande av en ny tjänstebefattning, benämnd förste kustvakt, vilket förslag sedermera biträddes av 1920 års kustbevakningssakkunniga. Kustbevakningsbiträdesgraden tillkom på förslag av 1902 års löneregleringskommitté i ett den 6 december 1921 dagtecknat yttrande över generaltullstyrelsens statförslag för förra halvåret 1923 (proposition nr 89 år 1922 sid. 185). Den av tullkommissionen, kustbevakningssakkunniga och generaltullstyrelsen föreslagna placeringen i lönegrader för ifrågavarande befattningar låg — utom för kustvaktsbefattningen — en till tre lönegrader högre å löneskalan än de slutligen fastställda.

För befattningarnas fördelning mellan de olika tjänstegraderna, sådana de blevo slutligt bestämda vid 1922 års riksdag, avsågos enligt uttalanden gjorda under förarbetena till omorganisationen följande grunder skola gälla:

Kustöveruppsyningsmän. Inom varje kustbevakningsdistrikt, med undantag av Öland och Gotland, skulle finnas anställd en kustöveruppsyningsman såsom närmaste förman för distriktets kustbevakning. Han skulle tillika utöva befäl å distriktets största tulljakt (tulljagare).

Kustuppsyningsmän. Å distriktets övriga tulljakter skulle föras befäl

[1] I tullkommissionens förslag till avlöningsreglemente för tjänstemän vid tullverket m. m. föreslogos vissa titelförändringar, del IV sid. 114 o. f.

av en kustuppsyningsman, varjämte å tulljagare skulle finnas anställda kustuppsyningsmän såsom befälhavarens närmaste man och tillfälliga ställföreträdare. Kustuppsyningsmän avsågos vidare såsom förmän för vissa viktigare sjöposteringar ävensom för kustposteringarna å Öland och Gotland.

Förste kustvakter. Vid jämförelsevis mindre viktiga posteringar till sjöss samt vid landposteringar om minst två man skulle förmanskap utövas av en förste kustvakt.

Kustvakter avsågos skola användas såsom besättningsmän å tulljagare och större tullbåtar samt vid enmansposteringar.

Kustbevakningsbiträden voro avsedda såsom besättningsmän å övriga båtar samt såsom underordnad tjänsteman vid två- eller flermansposteringar till lands.

Från de huvudgrunder beträffande olika tjänstebefattningar tillkommande uppgifter, som sålunda uppdrogos, hava emellertid i tillämpningen gjorts vissa avvikelser. Sålunda har i betydande utsträckning personal i de lägre tjänstegraderna använts för arbetsuppgifter, som ursprungligen avsågos för befattningshavare inom högre tjänstegrad. Och vidare hava, bortsett från Haparanda kustdistrikt, några kustöveruppsyningsmansbefattningar icke placerats inom kustdistrikten i Norrland.

De sakkunniga. En fördelning av tjänstebefattningarna vid kustbevakningen på ett så stort antal tjänstegrader som fem är knappast motiverad av arten av de arbetsuppgifter, som ankomma på innehavarna av olika befattningar. För övrigt är, såsom erfarenheten ock visat, icke möjligt att genomföra en sådan differentiering av göromålen, som svarar mot antalet nuvarande tjänstegrader. Till en jämförelse må erinras, att 5—12 lönegraderna omfatta endast fyra tjänstegrader vid den lokala tullbevakningen, nämligen tullöveruppsyningsmän (B 12), tulluppsyningsmän (B 8), tillsyningsmän (B 6) och tullvakter (B 5), samt två tjänstegrader vid gränsbevakningen, nämligen gränsöveruppsyningsmän (B 12) och gränsuppsyningsmän (B 8). Den vid kustbevakningen förekommande förste kustvaktsgraden saknar således motsvarighet vid tullverket i övrigt.

Den praktiska omöjligheten att verkställa en mot det nuvarande antalet tjänstegrader svarande differentiering av göromålen bör enligt de sakkunnigas mening föranleda en minskning av antalet tjänstegrader till tre, nämligen kustöveruppsyningsmans-, kustuppsyningsmans- och kustvaktgraderna. Förste kustvakts- och kustbevakningsbiträdesgraderna böra alltså uppflyttas till och sammanslås med respektive kustuppsyningsmans- och kustvaktsgraderna. För en sådan sammanslagning talar jämväl angelägenheten att bereda kustbevakningspersonalen inom de lägre lönegraderna en i förhållande till dess nuvarande arbetsuppgifter bättre löneplacering än för närvarande är förhållandet.

De sakkunniga föreslå alltså sammanslagning dels av förste kustvaktsgraden med kustuppsyningsmansgraden till en tjänstegrad, benämnd kustuppsyningsman, dels av kustbevakningsbiträdesgraden med kustvaktgraden till en tjänstegrad, benämnd kustvakt.

Vidare föreslås följande grunder för befattningarnas fördelning mellan de olika tjänstegraderna:

Kustöveruppsyningsman bör avses såsom befälhavare dels å tullkryssare av typ I och II, dels för bilpostering. Dessutom bör kustöveruppsyningsman avses såsom närmaste förman över posteringarna inom visst område.

Kustuppsyningsman bör avses såsom befälhavarens närmaste man å tullkryssare av typ I och II samt såsom befälhavare å tullverkets övriga större farkoster (tullkryssare av typ III, tullracer och tulljakter). Dessutom bör kustuppsyningsman utöva förmanskap dels vid sjöposteringar, som förses med större legobåtar, dels vid viktigare landposteringar.

Kustvakt avses dels såsom besättningsman å bevakningsfarkost, dels för bemanning av posteringar under befäl av kustöveruppsyningsman eller kustuppsyningsman, dels för enmansposteringar.

För personalen å de tre kustbevakningsfartygen torde med hänsyn till ovissheten om hur länge den särskilda verksamhet, för vilken dessa fartyg äro avsedda, behöver bedrivas, böra gälla särskilda regler. Befälhavare och förste styrman böra därför anställas allenast å extra stat. Övrig personal torde, i den mån lämplig kustbevakningspersonal ej kan beordras till tjänstgöring å dessa fartyg, anställas mot hyra. För befälhavare och förste styrman föreslås följande lönegradsplacering, nämligen för befälhavare B 20 och för förste styrman B 15. Till en jämförelse må framhållas, att befälhavare å lotsverkets ångfartyg är placerad i 11 lönegraden enligt avlöningsreglementet för befattningshavare vid lots- och fyrstaten, vilken lönegrad motsvarar 20 lönegraden enligt avlöningsreglementet för befattningshavare vid statsdepartement och vissa andra verk, tillhörande den civila statsförvaltningen.

Kompetensfordringar och utbildning.

Tidigare förslag. Beträffande kompetensfordringar för kustbevakningspersonalen föreslog *1914 års tullkommission*, att såsom kompetensvillkor för befordran till kustöveruppsyningsmansgraden skulle föreskrivas avlagd skepparexamen av 1:a klass; att såsom kompetensvillkor för övrig personal å tulljakterna[1] skulle krävas avlagd skepparexamen av 2:a klass; samt att av all ombord å tulljakterna tjänstgörande personal skulle här-

[1] De av tullkommissionen föreslagna tulljakterna motsvara närmast de nuvarande tullkryssarna av typ III.

utöver krävas nöjaktiga insikter i motorns skötsel och vård, varutinnan prov skulle avläggas inför någon av generaltullstyrelsen förordnad sakkunnig. För landbevakningen skulle enligt kommissionens förslag gälla samma kompetensfordringar som för den till sjöss tjänstgörande personalen. Kommissionen ifrågasatte tillika dels vissa ändringar i gällande författningar rörande skepparexamen, dels vissa bestämmelser om dispensrätt från de föreslagna kompetensvillkoren.

En av kommissionens ledamöter reserverade sig mot förslaget, att för anställning såsom kustvakt skulle fordras avlagd skepparexamen av 2:a klass.

1920 års kustbevakningssakkunniga anförde, att, ehuru en god del av det kunskapsmått, som meddelades vid undervisningen i skepparklassen vid navigationsskola, hade verklig betydelse för kustbevakningstjänsten, så förekomme däribland tillika åtskilligt, som för densamma vore fullständigt obehövligt. Att göra inhämtandet av kunskaper av sistnämnda beskaffenhet obligatoriskt syntes de sakkunniga icke lämpligt. Vad beträffade skepparexamen av 2:a klass torde inhämtandet av det för denna examen fordrade kunskapsmått få anses oundgängligt för den, som skulle bestrida de viktigare befattningarna vid kustbevakningen, nämligen kustöveruppsyningsmans-, kustuppsyningsmans- samt sådana förste kustvaktstjänster, vilkas innehavare tjänstgjorde å tulljakter. Då emellertid de nautiska insikter, som för nämnda examen fordrades, icke torde i alla avseenden fylla måttet av det för kustöveruppsyningsmanstjänst behövliga samt för denna tjänstegrad krävdes större förtrogenhet med innehållet i tullstadgan m. fl. författningar, vilkas efterlevnad tullverket hade att övervaka, ville de sakkunniga ifrågasätta, huruvida det icke skulle vara lämpligt att vid tullverkets undervisningsanstalt anordna för ändamålet avpassade kurser i såväl nautiska ämnen som författningskunskap. Beträffande kustvakterna vid sjöposteringarna torde ej fordras annan nautisk kompetens än kunnighet i båtsegling. Vidkommande frågan om utbildning i motorskötsel syntes det de sakkunniga nödvändigt, att å varje tulljakt funnes minst en man, som specialiserat sig på detta område och ägde kompetens att utföra mindre reparationsarbeten, i enlighet varmed de sakkunniga förordade, att ett antal befattningshavare finge under viss kortare tid deltaga i arbetet på någon verkstad och därvid särskilt finge från början följa hopsättningen av motorns olika delar. I fråga om kompetensvillkor för landbevakningen anförde de sakkunniga, att de delade kommissionens uppfattning, att land- och sjöbevakningen borde behandlas såsom en enhet men att de ställde sig tveksamma till att såsom ett absolut befordringsvillkor för landbevakningen uppställa formella befordringskrav, som icke vore behövliga för denna bevakningsgren.

Mot den av sakkunnigmajoriteten omfattade meningen i fråga om kompetensfordringarna för kustöveruppsyningsmännen reserverade sig en le-

damot, vilken i likhet med tullkommissionen ansåg skepparexamen av 1:a klass böra föreskrivas såsom villkor för erhållande av dylik tjänst.

I utlåtande den 11 oktober 1920 över förslaget till omorganisation av tullverkets kustbevakning anslöt sig *generaltullstyrelsen* till majoritetens inom de sakkunniga uttalande. I den mån vederbörande tjänstemän icke genom avläggande av dylik examen i föreskriven ordning styrkt sig äga de för skepparexamen av 2:a klass erforderliga kunskaper i nautiska ämnen, syntes dessa kunna lämpligen bibringas tjänstemännen genom särskilda kurser i samband med den undervisning i författningskunskap m. m., som torde vara behövlig. Frågan härom borde emellertid närmare undersökas av de särskilda sakkunniga för utredning av frågan om utbildningskurser inom tullverket, om vilkas tillkallande styrelsen i annat sammanhang gjort hemställan.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 17 februari 1922 av frågan om tullverkets omorganisation biträdde föredragande *departementschefen* vad generaltullstyrelsen i förevarande ämne anfört.

Tullverkets undervisningssakkunniga, vilka tillkallats av generaltullstyrelsen jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 16 september 1921, upptogo i sitt den 29 juli 1922 dagtecknade betänkande och förslag angående utbildningskurser inom tullverket (Statens offentliga utredningar 1922: 23) jämväl frågan om utbildningskurser för kustbevakningstjänstemän. De sakkunniga föreslogo därvid, att för antagning såsom aspirant till befattning såsom kustbevakningsbiträde skulle såsom kompetensvillkor gälla, att vederbörande skulle i modersmålet, räkning och geografi äga minst de kunskaper, som motsvarade vitsordet godkänd i avgångsprövning vid folkskola med heltidsläsning, samt därutöver besitta det allmänna kunskapsmått, som motsvarade vitsordet godkänd i avgångsexamen från fortsättningsskola, ävensom färdighet i båtsegling. Utbildning av aspirant till befattning såsom extra ordinarie kustbevakningsbiträde skulle ske genom teoretisk-praktisk utbildningstjänstgöring, vilken hade till syfte bland annat att bibringa aspiranten erforderliga praktiska insikter och färdigheter samt att utröna, huruvida han besutte sådana egenskaper, att han kunde väntas bliva för tulltjänsten lämplig. Genomgående av särskild utbildningskurs skulle krävas för befordran till kustöveruppsyningsman; däremot skulle något dylikt kompetenskrav icke gälla för befordran till kustuppsyningsman eller förste kustvakt. Att beträffande sistnämnda befattningshavare något särskilt kompetensvillkor icke föresloges, motiverade de sakkunniga därmed, att det kunskapsmått, som tullkommissionen liksom sedermera kustbevakningssakkunniga och generaltullstyrelsen ifrågasatt som villkor för befordran till dessa befattningar och som på sätt ovan nämnts svarade mot skepparexamen av 2:a klass, vore för kustbevakningspersonalen av den elementära vikt och i övrigt av den enkla beskaffenhet, att detsamma ovillkorligen måste och även lätteligen kunde inhämtas på ett långt tidigare

stadium. Enligt de sakkunnigas uppfattning borde nämligen ifrågavarande kunskapsmått förvärvas redan under aspiranttjänstgöringen och således utgöra villkor för anställning såsom extra ordinarie kustbevakningsbiträde.

Vad beträffar utbildningskursen för befordran till kustöveruppsyningsman förutsattes denna skola äga rum vid tullverkets undervisningsanstalt. Enligt undervisningsplanen skulle kursen omfatta bland annat navigation och sjömanskap, i vilka ämnen avsågs att bibringa vederbörande ett kunskapsmått, som motsvarade vad som erfordrades för avläggande av skepparexamen av 1:a klass, samt i vissa delar av dessa ämnen ett något större kunskapsmått.

De sakkunniga föreslogo vidare en särskild kurs för utbildning till motorskötare, vilken kurs skulle omfatta ämnena motorlära och motorlaborationer. Då kursen avsågs utgöra slutlig utbildning, skulle enligt de sakkunnigas tanke vederbörande hava före anställningen i tullverket praktiserat i mekaniskt yrke samt därvid genom lärlingskola i dylikt yrke eller eljest förvärvat kunskaper på det maskinella eller rent motortekniska området. Dessutom förutsattes viss tids tjänstgöring såsom besättningsman eller motorskötarebiträde å en tulljagare eller tullbåt före inträde i kursen.

Med underdånig skrivelse den 26 januari 1925 överlämnade generaltullstyrelsen berörda betänkande till Kungl. Maj:t. Styrelsen anförde därvid bland annat, att de allmänna principer, varpå de sakkunnigas förslag vilade, borde bliva vägledande vid utformandet av föreskrifter rörande tullpersonalens rekrytering och utbildning, om än i åtskilliga detaljer en mer eller mindre ingående omarbetning av förslaget syntes böra ifrågakomma. Rätta tidpunkten för utfärdande av närmare bestämmelser på förevarande område vore emellertid ännu icke inne, utan syntes det styrelsen riktigast, att med ett allmänt ordnande av frågan om tullpersonalens rekrytering och utbildning finge tills vidare anstå och att de under tiden erforderliga anordningarna finge åvägabringas efter prövning i de särskilda fallen. Samtidigt framlade styrelsen emellertid förslag till allmänna grunder att för styrelsen lända till efterrättelse vid meddelande av erforderliga bestämmelser rörande utbildning av tullpersonalen för tjänsten.

I Kungl. Maj:ts brev till generaltullstyrelsen den 30 oktober 1925 fastställdes därefter vissa allmänna grunder i fråga om utbildning av tullpersonalen för tjänsten, innefattande dels bemyndigande för styrelsen att, där så ansåges nödigt, anordna undervisningskurser för utbildning av tullpersonalen för tjänsten, dock under visst förbehåll beträffande kammarskrivarkurser, dels ock bestämmelser om ersättning åt deltagare i anordnade utbildningskurser.

Gällande bestämmelser. Enligt § 22 mom. 4 i instruktionen för generaltullstyrelsen den 22 december 1922 (nr 625), sådant detta författningsrum lyder enligt kungörelse den 18 juni 1925 (nr 238), äger styrelsen meddela erforderliga bestämmelser beträffande de allmänna villkoren för antagning till icke-ordinarie befattningshavare i tullverket samt kompetensfordringarna för sådan befattningshavare. Vidare äger styrelsen, jämlikt § 22 mom. 3 i samma instruktion, föreskriva, att tjänsteman för erhållande av annan befattning vid tullstaten än kammarskrivartjänst eller ordinarie tjänst i högre lönegrad med undantag av tullkassörstjänst skall hava avlagt godkänd examen vid för befattningen avsedd utbildningskurs.

För antagning till extra kustbevakningsbiträde erfordras för närvarande jämlikt § 205 tjänstgöringsreglementet jämförd med generaltullstyrelsens cirkulär den 1 mars 1926 och den 8 juni 1928 (Tullverkets författningssamling 1926: 53 och 1928: 155) — förutom svenskt medborgarskap och vissa allmänna kvalifikationer i avseende å ålder m. m. — att hava avlagt »avgångsexamen med godkända kunskaper från folkskolans fjärde klass eller genom militärtjänstgöring eller annorledes hava inhämtat fullt motsvarande kunskapsmått» samt dessutom att hava »genom sjömansutbildning eller eljest förvärvat kunnighet i båtsegling». Nyanställning av extra befattningshavare må numera — i motsats till vad som tidigare gällde — icke ske utan att särskilt medgivande därtill lämnas av styrelsen (jämför generaltullstyrelsens cirkulär den 14 mars 1932, Tullverkets författningssamling 1932: 77).

Några föreskrifter om avlagd examen vid utbildningskurs såsom villkor för erhållande av befattning vid kustbevakningen hava hittills ej utfärdats. Emellertid har styrelsen under åren 1921—1934 för kustbevakningspersonalens utbildning anordnat följande kurser, nämligen *dels* år 1922 en kurs för utbildning av motorskötare, *dels* åren 1921, 1924, 1926 och 1934 fem kurser i författningskunskap m. m., *dels ock* åren 1929, 1930 och 1931 tre kurser i detektivtjänst.

Den år 1934 anordnade kursen, i vilken deltogo 22 ordinarie tjänstemän vid tullverkets kustbevakning och vilken pågick omkring tio veckor, omfattade enligt undervisningsplanen följande ämnen: tullförfattningar 103 timmar; spanings- och detektivtjänst 87 timmar; navigation och sjömanskap 60 timmar; tyska och engelska språken, vartdera språket 45 timmar; hälso- och förbandslära 14 timmar; samt fysisk träning och pistolskjutning 25 timmar.

I detektivkurserna ingick dels praktisk tjänstgöring vid kriminalpolisen i Stockholm, omfattande spanings- och utredningsarbete, biträde vid hus- och kroppsrannsakan, närvaro vid förhör m. m., dels teoretisk undervisning vid polisskolan i Stockholm och vid tullverkets undervisningsanstalt. Den år 1931 anordnade detektivkursen omfattade praktisk tjänstgöring under två månader samt teoretisk undervisning under omkring

nio veckor. Den teoretiska undervisningen bedrevs enligt följande timplan: detektivtjänst 52 timmar; straffrätt 26 timmar; tullförfattningar 102 timmar; tyska språket 54 timmar; hälso- och förbandslära 14 timmar; samt fysisk träning och pistolskjutning 17 timmar.

De sakkunniga. Under den tid, som förflutit sedan 1922 års omorganisation av tullverket genomfördes, har utvecklingen gått i riktning mot anskaffning av större och sjövärdigare samt såsom följd därav även dyrbarare båtmateriel än som vid omorganisationen förutsattes. Denna utveckling aktualiserar givetvis frågan om kustbevakningspersonalens kompetens och utbildning. Även andra omständigheter, såsom den ökade betydelsen av spaningstjänsten och formerna för dess bedrivande m. m., göra en förbättrad utbildning nödvändig. Med anledning härav har det synts de sakkunniga påkallat, att frågan, huruvida och i vad mån särskilda kompetensvillkor för kustbevakningspersonalen böra uppställas, upptagas till förnyat övervägande.

Vad till en början angår de befattningshavare, vilka tjänstgöra såsom befälhavare å tullkryssare av typ I och II, nämligen kustöveruppsyningsmän, synes uppenbart, att dessa befattningshavare böra besitta icke blott på praktisk tjänstgöring grundad erfarenhet i sjömanskap och navigation utan även minst sådana teoretiska insikter i dessa ämnen, som motsvara fordringarna för skepparexamen av 1:a klass. Fullt nöjaktig kompetens i dessa hänseenden är nämligen en ovillkorlig förutsättning för att kunna tillgodose de krav på kustbevakningens rörlighet, som numera uppställas och som kunna föranleda, att bevakningsbåtar för längre eller kortare tid beordras till platser utom det farvatten, med vilket vederbörande närmast är förtrogen. Enahanda kompetensfordringar torde böra uppställas för de kustuppsyningsmän, som å tullkryssare av typ I och II tjänstgöra som befälhavarens närmaste man.

Även av befälhavare å andra farkoster, såsom tullkryssare av typ III samt tullracer och tulljakter, måste krävas vissa insikter i nautiska ämnen. För dessa befattningshavare torde emellertid ett kunskapsmått i nämnda ämnen motsvarande fordringarna för skepparexamen av 2:a klass få anses tillfyllest.

Vad angår kustvakter, som tjänstgöra såsom besättningsmän å tullkryssare, tullracer eller tulljakter, lära väl särskilda kompetensfordringar i nautiska ämnen icke i allmänhet vara oundgängligen erforderliga. Då emellertid å varje farkost bör finnas minst en befattningshavare, som vid behov kan avlösa befälhavaren, och då vidare den ökade rörlighet hos kustbevakningen, som de sakkunniga uppställt som ett av målen vid organisationen, förutsätter, att överflyttning av personal från landposteringar till sjöposteringar kan vid behov verkställas, synes ändamålsenligt att av alla kustvakter fordra kunskaper i sjömanskap och navigation, till omfattningen motsvarande fordringarna för skepparexamen av 2:a klass.

Å varje tullkryssare, tullracer och tullverket tillhörig tulljakt bör finnas minst en befattningshavare, som erhållit erforderlig utbildning i motorskötsel och som tillika äger kompetens att utföra mindre reparationsarbeten.

Befattningshavare, vilka föra befälet å tullkryssare, tullracer eller tulljakter eller vilka utöva förmanskap vid landpostering, som är utrustad med automobil, böra vara väl förtrogna med innehållet i tullstadgan, varuinförsellagen, spritinförsellagen samt andra författningar, vilkas efterlevnad kustbevakningen har att övervaka, framför allt i de delar, som röra tullpersonalens befogenheter att verkställa hus- och kroppsrannsakan, visitition av transportmedel m. m. Kunskap om grunderna för spaningstjänstens bedrivande är ock nödvändig.

Även av den övriga ordinarie personalen samt den extra ordinarie personalen måste naturligtvis krävas viss författningskunskap, men lärer kravet därpå kunna begränsas till mera elementära insikter inom viktigare delar av författningsområdet.

Sedan sålunda i korthet antytts vilka kompetensfordringar som böra uppställas å innehavare av befattningar vid kustbevakningen, vilja de sakkunniga med några ord beröra frågan om kustbevakningspersonalens rekrytering och utbildning.

Vad först beträffar rekryteringen torde en skärpning av de för antagning till extra kustbevakningsbiträde för närvarande gällande allmänna kvalifikationerna icke vara att tillråda. Däremot torde — såsom i praxis ock skett — det nuvarande i § 205 tjänstgöringsreglementet förekommande villkoret om kunnighet i båtsegling böra ersättas med krav å sjövana samt kunnighet i enklare navigation och skötsel av båtmotorer, vilket kompetenskrav bättre ansluter sig till numera rådande förhållanden. För att tillförsäkra kustbevakningen tillgång å för utbildning till motorskötare lämpliga personer bör detta kompetensvillkor kunna i erforderlig utsträckning ersättas med krav å viss kompetens på det maskinella eller motortekniska området.

Vidkommande härefter kustbevakningspersonalens utbildning skulle denna enligt de sakkunnigas tanke bedrivas enligt följande riktlinjer, i huvudsak överensstämmande med ovanberörda av tullverkets undervisningssakkunniga avgivna förslag. Utbildningen bör omfatta *dels* en grundläggande praktisk-teoretisk utbildning, vilken bör genomgås av alla extra kustvakter — därest de sakkunnigas förslag om avskaffande av kustbevakningsbiträdesgraden vinner bifall, lärer den icke-ordinarie personalen vid kustbevakningen böra bestå av extra ordinarie och extra kustvakter — *dels* en utbildningskurs för motorskötare, *dels ock* en kurs för utbildning till befattning såsom kustöveruppsyningsman.

Den grundläggande praktisk-teoretiska utbildningen tänkes bedriven på det sätt, att envar, som efter antagningen till extra kustvakt med goda vitsord tjänstgjort vid kustbevakningen under minst ett år, beord-

ras till utbildningstjänstgöring inom lämpligt kustdistrikt, förslagsvis Stockholms kustdistrikt, där de bästa utbildningsmöjligheterna torde vara för handen. Utbildningen avser att under praktisk tjänstgöring bibringa vederbörande dels insikter i sjömanskap och navigation i en mot skepparexamen av 2:a klass svarande omfattning, dels kännedom om viktigare delar av de författningar, vilkas efterlevnad kustbevakningen har att övervaka, dels ock i spaningstjänst. Denna utbildningstjänstgöring, vilken bör fullgöras såväl till sjöss ombord å olika farkoster som till lands vid automobilpostering och för vilken beräknas åtgå en tid av omkring ett och ett halvt år, bör lämpligen avslutas med en kortare undervisningskurs vid tullverkets undervisningsanstalt. Vid slutet av sistnämnda kurs, vilken huvudsakligen lärer böra avse de tjänstgöringsföreskrifter, som reglera kustbevakningens verksamhet, underkastas deltagarna i kursen en muntlig prövning, över vilken betyg utfärdas. Utbildningstjänstgöringen bör bedrivas med ledning av en för detta ändamål utgiven handbok. Genomgående av ifrågavarande praktisk-teoretiska utbildningstjänstgöring jämte efterföljande undervisningskurs med godkända vitsord bör utgöra villkor för befordran till extra ordinarie kustvakt.

Utbildningen av de befattningshavare, vilka ombord å tullverkets större farkoster handhava skötseln av motorerna, är naturligtvis av största betydelse för ernående av låga underhållskostnader. Ifrågavarande utbildning synes lämpligast böra bedrivas på det sätt, att befattningshavare, vilka före anställningen i tullverket praktiserat i motorbranschen eller äga fallenhet för befattning såsom motorskötare, efter genomgången praktisk-teoretisk utbildningstjänstgöring för antagning till extra ordinarie kustvakter placeras såsom besättningsman eller motorskötarebiträde å tullkryssare eller tullracer. Under denna tjänstgöring bör i erforderlig utsträckning tillfälle beredas honom att vid förekommande översyn och reparationer av farkostens motor å varv eller verkstad deltaga i arbetet. Det är därför önskvärt, att med varv eller verkstad, som av tullverket anlitas, träffas överenskommelse om rätt för motorskötare och hans biträde att deltaga i översyns- och reparationsarbeten för tullverkets räkning. Sådan anordning lär för övrigt redan nu i vissa fall tillämpas.

Efter att i egenskap av motorskötarebiträde hava tjänstgjort under några år torde vederbörande hava vunnit tillräcklig erfarenhet för att kunna tillgodogöra sig den ytterligare utbildning, som erfordras. För att utbildningstjänstgöringen skall locka tillräckligt antal aspiranter, bland vilka urval kan ske vid utseendet av deltagare i undervisningskurs för utbildning av motorskötare, lärer ett särskilt arvode böra tillerkännas de befattningshavare, vilka tjänstgöra såsom motorskötare å de större av tullverkets farkoster. Till frågan om sådant arvode, vilket synes motiverat även av andra skäl, vilja de sakkunniga återkomma i det följande.

Vad beträffar själva undervisningskursen synes densamma i allt väsentligt böra bedrivas efter de av tullverkets undervisningssakkunniga i ovanberörda betänkande angivna grunder.

Utbildning till befattning såsom kustöveruppsyningsman bör lämpligen ske genom en vid tullverkets undervisningsanstalt anordnad undervisningskurs. Beträffande villkoren för vinnande av inträde i kustöveruppsyningsmanskurs samt läroplan för kursen ansluta sig de sakkunniga till vad i ovannämnda betänkande i dessa hänseenden föreslagits. Kursen bör avslutas med examen. Såsom kompetensvillkor för befordran till kustöveruppsyningsman bör fordras godkänd examen från sådan kurs.

Såsom ovan erinrats, ligger det inom generaltullstyrelsens befogenhet att anordna utbildningskurser för ifrågavarande befattningshavare liksom ock att utfärda föreskrifter om att godkänd examen vid för viss befattning avsedd utbildningskurs skall gälla såsom villkor för erhållande av sådan befattning.

Då ett strängt fasthållande vid de föreslagna kompetensfordringarna för befordran till kustöveruppsyningsman måhända skulle verka väl hårt i fråga om nuvarande äldre befattningshavare, synes dispens från dessa fordringar böra lämnas under en kortare övergångstid.

Överflyttning av kustbevakningstjänstemän till den lokala tullbevakningen.

De förhållanden, under vilka kustbevakningspersonalen har att fullgöra sina uppgifter, ställa stora anspråk på densamma i både fysiskt och psykiskt avseende. Stor rörlighet och uthållighet i fråga om kroppsliga ansträngningar samt snabbhet i uppfattningen måste därför krävas av varje befattningshavare. I betraktande av att arbetet i stor utsträckning fullgöres under sådana förhållanden, att detsamma icke kan i detalj kontrolleras och övervakas, måste vidare med avseende fästat jämväl å faran för obehöriga påverkningar å personalen mycket höga fordringar ställas på dess pålitlighet.

Pensionsåldern för befattningshavare vid kustbevakningen är enligt civila tjänstepensionsreglementet 60 år eller två år lägre än den enligt 1907 års civila pensionslag för ifrågavarande befattningshavare gällande pensionsåldern. Tillräcklig kroppslig och andlig vigör torde visserligen icke alltid kunna påräknas vid en så hög ålder som 60 år. Erinras må emellertid, att skyldighet att avgå från tjänsten kan under vissa förutsättningar inträda, innan pensionsåldern uppnåtts. Enligt 12 § 2 mom. b) och c) tjänstepensionsreglementet är nämligen tjänsteman, varom nu är fråga, skyldig att avgå från tjänsten, då han på grund av olycksfall i tjänsten eller till följd av sjukdom, vanförhet eller lyte i andra fall än på grund av olycksfall i tjänsten eller till följd av nedsatt arbetsförmåga

är för framtiden oförmögen att på tillfredsställande sätt sköta sin tjänst. För att tjänstemannen skall vara skyldig att avgå fordras, att han prövas icke lämpligen kunna tjänstgöra i sådan annan befattning, till vilken han må vara pliktig att låta förflytta sig. Vidare må Kungl. Maj:t under vissa i 12 § 4 mom. i reglementet angivna förutsättningar på framställning av vederbörande myndighet förklara tjänsteman skyldig att avgå från tjänsten, därest tjänstemannen befinnes urståndsatt att på tillfredsställande sätt fullgöra sina tjänståligganden och uppnått en levnadsålder, som med högst fem år understiger den för hans tjänst stadgade pensionsåldern.

I avseende å kustbevakningstjänstemans skyldighet att underkasta sig förflyttning gäller på grund av 13 § 3 mom. avlöningsreglementet, att sådan tjänsteman är underkastad den förflyttning till annan tjänstgöringsort eller till annan befattning vid tullverket, som kan bliva honom i behörig ordning ålagd. Jämlikt § 34 mom. 2 i den för generaltullstyrelsen gällande instruktionen äger styrelsen utan ansökning förflytta befattningshavare, som här avses, till annan befattning vid tullverket. För förflyttningsrättens begagnande äro inga särskilda villkor uppställda i instruktionen. Beträffande förflyttning av kustbevakningstjänsteman inom det kustdistrikt, där han är placerad, äger, såsom förut nämnts, chefen för distriktet besluta.

De sakkunniga hava visserligen funnit den för kustbevakningspersonalen stadgade pensionsåldern, 60 år, vara väl hög i förhållande till den ansträngande tjänstgöring, som åvilar densamma. Då emellertid tjänstepensionsreglementet inrymmer möjlighet till tvångspensionering under vissa förutsättningar av tjänsteman, som icke kan på tillfredsställande sätt fullgöra sina tjänståligganden, och då vidare generaltullstyrelsen äger obegränsad rätt att förflytta kustbevakningstjänsteman till annan befattning inom tullverket, synas tillräckliga möjligheter vara för handen för tillgodoseende av de krav, som enligt vad ovan anförts måste ställas på denna personal. Där förflyttning finnes vara påkallad, torde denna i allmänhet böra ske till den inre bevakningen, där större möjligheter förefinnas att bereda vederbörande lämplig tjänstgöring. Tvångsförflyttning av tjänstemän är visserligen en ganska ömtålig fråga, särskilt när det gäller äldre befattningshavare. I betraktande av de viktiga samhälleliga intressen kustbevakningspersonalen har att tillvarataga kan dock hänsyn till personalen icke få utöva avgörande inflytande vid bedömandet av uppkommande frågor om förflyttning av tjänstemän, vilka av en eller annan orsak anses icke på nöjaktigt sätt fullgöra på dem ankommande åligganden. Det må i detta sammanhang erinras, att befattningshavare, som utan egen ansökning eller därom uttryckt önskan förflyttats från en tjänstgöringsort till en annan eller eljest ålagts förändrad bostadsort, äger uppbära ersättning för flyttningskostnad enligt i tilläggsbestämmelserna till avlöningsreglementet angivna grunder.

Med hänsyn till de särskilda tjänstgöringsförhållandena vid kustbevakningen anse de sakkunniga en förhållandevis sträng tillämpning av förflyttningsrätten nödvändig och vilja alltså betona vikten av att kustbevakningstjänsteman, vilken icke fyller de anspråk, som på sätt ovan framhållits måste ställas på ifrågavarande personal, förflyttas till annan tjänstgöring inom tullverket. Av samma anledning få de sakkunniga framhålla önskvärdheten av att ansökningar av kustbevakningstjänstemän om förflyttning till den inre bevakningen tillmötesgås, i den mån förhållandena det medgiva samt förflyttningen är ur tjänstesynpunkt lämplig. Mot dylika förflyttningar kommer möjligen att invändas, dels att vissa svårigheter möta att vid lokalförvaltningen finna lämplig användning för tjänstemän, vilka till äventyrs icke erhållit en för tjänstgöring vid denna förvaltningsgren lämpad utbildning, och dels att befordringsutsikterna för personalen vid den inre bevakningen därigenom komma att försämras. Ehuru förstnämnda invändning är i viss mån berättigad, får dock betydelsen därav icke överdrivas. I de flesta fall torde nämligen vederbörande redan efter en kort övergångstid hava inhämtat de för den nya verksamheten erforderliga insikterna. Vad beträffar invändningen av försämrade befordringsutsikter för personalen vid den inre bevakningen till följd av dylika förflyttningar må endast framhållas, att eventuella förflyttningar säkerligen icke komma att uppgå till så stort antal, att desamma komma att utöva någon nämnvärd inverkan på befordringsförhållandena vid en så talrik kår som den inre bevakningspersonalen utgör. För övrigt må erinras, att möjlighet att erhålla befordran till tjänst vid kustbevakningen står öppen även för befattningshavare vid lokalbevakningen.

Arvoden åt befälhavare och motorskötare å vissa båtar.

Kustbevakningspersonalens nuvarande placering i lönegrader synes väl låg i förhållande till de i flera avseenden krävande uppgifter, som åligga denna personal. Det är givet, att en tryggad ekonomisk ställning måste vara av stor betydelse, när det gäller befattningshavare, vilka — såsom i fråga om kustbevakningstjänstemännen — kunna befaras bliva utsatta för påtryckningar av ena eller andra slaget vid utförandet av dem åliggande tjänsteuppgifter. Erinras må ock, att högre lönegradsplacering av kustöveruppsyningsmän och kustuppsyningsmän än den sedermera bestämda hade förordats såväl av tullkommissionen och 1920 års kustbevakningssakkunniga som av generaltullstyrelsen. Ehuru en förbättrad löneställning för vissa befattningshavare vid kustbevakningen synes motiverad, anse de sakkunniga sig likväl icke böra framlägga förslag om högre lönegradsplacering för sådana befattningshavare bland annat av det skälet, att ett sådant förslag borde förutsätta en allmän undersökning

av kustbevakningspersonalens ställning i lönehänseende jämväl i förhållande till personalen inom tullverket i övrigt.

För att emellertid åstadkomma någon förbättring för de befattningshavare, vilka i första rummet synas förtjänta av högre löneplacering, nämligen befälhavare och motorskötare å de större av tullverkets båtar, föreslå de sakkunniga, att särskilda arvoden tillerkännas befälhavare och motorskötare å tullkryssare och tullracer.

Såsom av det föregående framgår, avses kustöveruppsyningsman såsom befälhavare å tullkryssare av typ I och II samt kustuppsyningsman såsom befälhavare å kustkryssare av typ III och tullracer. Kustöveruppsyningsman är placerad i lönegraden B 12 och kustuppsyningsman i lönegraden B 8. Denna löneställning måste emellertid anses alltför låg i förhållande till det ansvar, som åvilar befälhavare å dylika farkoster. Med hänsyn härtill torde det vara skäligt, att befälhavare å tullkryssare eller tullracer kommer i åtnjutande av ett särskilt arvode utöver eljest utgående löneförmåner. Därest uppdrag såsom befälhavare å sådana farkoster vore förenat med arvode, komme detta förhållande att utgöra en nyttig sporre för vederbörande att förskaffa sig erforderlig kompetens för erhållande av dylikt uppdrag. Arvodet synes lämpligen böra bestämmas till 400 kronor för år. Då befälhavaren till följd av semester eller av annan anledning åtnjuter tjänstledighet, bör å tiden för ledigheten belöpande del av arvodet tillfalla vikarien. Under tid, då båt är tagen ur tjänst för reparation eller av annan anledning eller är upplagd för vinterförvaring, bör arvode ej utgå.

Även åt befattningshavare, som förordnas att å tullkryssare och tullracer tjänstgöra såsom motorskötare, är ett särskilt arvode väl motiverat med hänsyn till de ansvarsfulla uppgifter, som tillkomma dessa. Det kunde möjligen ifrågasättas, huruvida icke syftet att bereda motorskötarna en i förhållande till arbetsuppgifterna bättre avpassad löneplacering än den, som tillkommer dem, lämpligast kunde vinnas genom inrättande av en särskild tjänstegrad för motorskötare, med placering i 7:e lönegraden mellan kustvakt (B 6) och kustuppsyningsman (B 8). Mot en sådan lösning av frågan kan dock anföras, att inrättande av särskilda motorskötarebefattningar komme att begränsa möjligheten att i varje särskilt fall utvälja den för ifrågavarande tjänstgöring lämpligaste befattningshavaren, varförutom svårigheter komme att uppstå, därest en till dylik befattning befordrad person sedermera skulle visa sig icke vara fullt lämplig. Vad beträffar arvodets storlek föreslås ett belopp av 200 kronor för år. Hinder bör icke möta att tilldela det föreslagna arvodet även åt icke-ordinarie kustvakter. I övrigt torde samma regler böra gälla, som ovan föreslagits i fråga om befälhavararvodet.

Då enligt de sakkunnigas förslag kustbevakningen skulle utrustas med 18 tullkryssare och 6 tullracer, skulle antalet arvoden utgöra 24. Den årliga kostnaden för arvoden åt befälhavare och motorskötare komme följaktligen att uppgå till $(24 \times 400 + 24 \times 200 =)$ 14 400 kronor.

Traktamentsersättningar.

Gällande bestämmelser. Enligt 26 § 2 mom. avlöningsreglementet för befattningshavare vid statsdepartement och vissa andra verk, tillhörande den civila statsförvaltningen, må tjänsteman åtnjuta ersättning enligt särskilda av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelser för sådana regelbundet eller ofta återkommande resor, som innefattas i tjänstemans vanliga tjänstutövning. För tullverkets vidkommande äro sådana bestämmelser meddelade i Kungl. Maj:ts brev till generaltullstyrelsen den 20 juli 1925 (Tullverkets författningssamling 1925: 166), »Tullverkets resereglemente». Med stöd av däri givna bemyndiganden har generaltullstyrelsen i cirkulär den 27 juli 1925 (Tullverkets författningssamling 1925: 167) meddelat vissa tilläggsbestämmelser i ämnet.

Till kustbevakningspersonalen utgå för närvarande jämlikt nyssnämnda bestämmelser följande *traktamentsersättningar,* nämligen a) under tjänstgöring å kustbevakningsfarkost *farkosttraktamente,* b) under tjänstgöring å i bevakningstjänst stadigvarande använd automobil eller motorcykel, för vilken lega ej anslagits, *fordonstraktamente* och c) under tjänstgöring till fots eller med anlitande av annan fortskaffningsmateriel, än nyss nämnts, *gång- och färdtraktamente.* Traktamentsersättning utgår endast, om tjänstgöringen utsträckts till plats, belägen på längre avstånd från bostads- eller förläggningsorten än tre kilometer. Vid traktamentsersättningens beräknande uppdelas tjänstgöringen i perioder, omfattande 24 timmar vid tjänstgöring å kustbevakningsfarkost, 6 timmar vid tjänstgöring å i bevakningstjänst stadigvarande använd automobil eller motorcykel, för vilken lega ej anslagits, samt 8 timmar vid tjänstgöring till fots eller med anlitande av annan fortskaffningsmateriel än nyss nämnts. Om frånvaron från bostadsorten eller, i fråga om tjänstgöring å kustbevakningsfarkost, automobil eller motorcykel, från förläggningsorten understigit de sålunda bestämda tjänstgöringsperioderna, utgår icke någon ersättning. Har däremot frånvaron omfattat minst de för varje slag av tjänstgöring angivna tidsperioderna, utgår visserligen ersättning för varje timme inom perioden, men i fråga om tid, som överskjuter perioden utan att uppgå till full period, bortses från tid, som understiger 6, 3 eller 4 timmar, allteftersom perioden fastställts till 24, 6 eller 8 timmar. Ersättningen utgår enligt § 3 tilläggsbestämmelserna med följande belopp för timme, nämligen för ordinarie tjänsteman, tillhörande lönegraderna

7 och däröver	under dag	20	öre;	under natt	30	öre;
1—6	»	»	15	» ;	»	»	25	» ;
för annan tjänsteman	»	»	10	» ;	»	»	20	» .

Har under tjänstgöringen särskilt nattkvarter måst anlitas utom bostads- eller förläggningsorten, förhöjas de för tjänstgöring under natt angivna beloppen till de dubbla. Kortare uppehåll å förläggningsorten

skall, under viss i § 4 tilläggsbestämmelserna angiven förutsättning, icke anses såsom avbrott i tjänstgöringsperiod. Med tjänstgöring å fortskaffningsmateriel likställes enligt § 5 tilläggsbestämmelserna utförande av för denna materiels bevarande och iståndsättande nödiga arbeten. Därest tjänstgöring utsträckes utom tjänstgöringsområdet, gälla för ersättningen särskilda regler enligt § 6 tilläggsbestämmelserna.

Vissa ändringar av de nuvarande traktamentsbestämmelserna hava föreslagits av generaltullstyrelsen i yttranden den 14 juni 1929 och den 19 september 1930 i anledning av sakkunnigutlåtanden angående planläggning av tjänsteresor och besparingsreglementen m. m. De ändringar, som föreslogos i sistnämnda yttrande, inneburo, såvitt nu är i fråga, i huvudsak, att anordningen med vissa tjänstgöringsperioder skulle borttagas samt att traktamentsersättning skulle få utgå, så snart frånvaron från bostadsorten eller förläggningsorten omfattat mer än 9 timmar eller, vid förrättning å kustbevakningsfarkost, mer än 18 timmar i oavbruten följd. Berörda förslag äro fortfarande beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

Under tjänstutövning i sammanhängande tidsföljd å annan ort inom riket än stationeringsorten utgår *tjänstgöringstraktamente* enligt de i 5 § tilläggsbestämmelserna till avlöningsreglementet angivna grunder. För kustbevakningens vidkommande torde detta innebära, att kustbevakningstjänsteman, som beordras till tjänstgöring utom det i § 1 tullverkets resereglemente angivna tjänstgöringsområde, må i stället för traktamentsersättningar enligt detta reglemente och tilläggsbestämmelserna därtill åtnjuta tjänstgöringstraktamente, därest tjänstgöringen utom tjänstgöringsområdet har en mera fortvarande karaktär och icke blott utgör en tillfällig utsträckning av tjänstgöringen utom nämnda område.

Enligt tullverkets förvaltningsberättelse för år 1932 uppgingo resekostnads- och traktamentsersättningar m. m. vid kustbevakningen under budgetåret 1931/1932, det senaste år, för vilket utgifter av detta slag särskilt redovisats, till i runt tal 153 600 kronor, varav å Stockholms kustdistrikt nära 42 200 kronor. Nämnda belopp torde till huvudsaklig del utgöras av traktamentsersättningar enligt tullverkets resereglemente och tilläggsbestämmelserna därtill.

De sakkunniga. De vid kustbevakningen rådande tjänstgöringsförhållandena föranleda ofta, att bevakningsresorna måste utsträckas över flera dygn, utan att personalen kan under tiden besöka förläggningsorten. Detta gäller i främsta rummet den personal, som tjänstgör ombord å tullkryssare och andra större farkoster. Men även i fråga om annan personal kunna förhållandena i vissa fall påkalla bevakningsförrättningar inom avlägsnare delar av tjänstgöringsområdet under längre tidsperioder. Särskilt torde den ökade bevakningen medelst motorfordon, som enligt de sakkunnigas tanke skulle i viss omfattning ersätta den hittills till

fots eller med cykel bedrivna bevakningen, komma att i icke ringa omfattning föranleda bortovaro från förläggningsorten under flera dagar.

De sålunda antydda tjänstgöringsförhållandena förorsaka den därav berörda personalen vissa kostnader, såsom för nattkvarter i vissa fall, måltider utom hemmet m. m., för vilka kostnader personalen bör erhålla skälig gottgörelse. Å andra sidan torde emellertid böra framhållas, att de förrättningar, varom här är fråga, utgöra vederbörandes egentliga dagliga tjänstgöring, varför denna bör åtminstone under viss kortare tid fullgöras utan ersättning var som helst inom tjänstgöringsområdet.

Ehuru de sakkunniga funnit de nuvarande bestämmelserna angående ersättning under sådana regelbundet eller ofta återkommande resor, som innefattas i tjänstemans vanliga tjänstutövning, i stort sett ägnade att, utan att åsamka statsverket onödiga kostnader, bereda kustbevakningspersonalen skälig gottgörelse för uppkommande kostnader, hava de sakkunniga likväl funnit sig böra förorda några jämkningar i berörda bestämmelser.

Vad först beträffar den ovan berörda anordningen med vissa tjänstgöringsperioder för bestämmandet av traktamentsersättningen ansluta de sakkunniga sig till generaltullstyrelsens förslag och förorda alltså, att dessa tjänstgöringsperioder borttagas.

Vidare ifrågasättes en jämkning av de i § 6 tullverkets resereglemente och § 3 tilläggsbestämmelserna fastställda minimigränserna för traktamentsersättnings uppbärande, nämligen 24, 6 och 8 timmar. Enligt generaltullstyrelsens den 19 september 1930 avgivna förslag till resereglemente för tullstaten skulle i stället för dessa tidsperioder gälla följande perioder, nämligen 18 timmar vid förrättning å kustbevakningsfarkost och 9 timmar i andra fall. Under tjänstgöring å motorfordon skulle ersättning således få uppbäras, endast om frånvaron från bostads- eller förläggningsorten omfattat mer än 9 timmar, under det att enligt nuvarande bestämmelser ersättning må utgå, om frånvaron uppgått till minst 6 timmar.

I likhet med generaltullstyrelsen anse de sakkunniga skäligt, att tidsperioden för rätt till ersättning vid tjänstgöring å kustbevakningsfarkost minskas till 18 timmar; däremot vilja de sakkunniga förorda, att den nuvarande minimigränsen i fråga om tjänstgöring å motorfordon bibehålles vid 6 timmar. En utsträckning av sistnämnda tidsperiod från 6 till 9 timmar skulle nämligen leda till att rätt till ersättning bortfölle i större utsträckning än som med hänsyn till de här föreliggande tjänstgöringsförhållandena kan anses skäligt. De sakkunniga föreslå emellertid, att — i motsats till vad som nu gäller — traktamentsersättning icke må uppbäras under ifrågavarande tidsperioder, även i det fall att frånvaron från bostads- eller förläggningsorten överstiger nämnda perioder. Det torde nämligen få anses mindre egentligt, att, under det att vid tjänstgöring exempelvis å kustbevakningsfarkost ingen ersättning utgår

vid 23 timmars frånvaro, ersättning må uppbäras för hela tiden, om frånvaron omfattat minst 24 timmar. En sådan anordning, vilken för övrigt synes strida mot andemeningen med minimigränserna, inbjuder till utsträckning av förrättningar utöver minimigränserna, utan att sådan utsträckning varit påkallad av omständigheterna.

Enligt § 6 mom. 2 tullverkets resereglemente må traktamentsersättning i fall, varom nu är fråga, utgå med högst ett belopp, motsvarande 50 procent av traktamentsersättningen enligt allmänna resereglementet, beräknad särskilt för dag och för natt; dock att, där tjänstemannen nödgats anlita nattkvarter utom bostads- eller förläggningsorten, traktamentsersättning för natt må, enligt generaltullstyrelsens bestämmande, kunna utgå med oavkortat belopp.

I händelse bevakningssystemet omlägges i enlighet med de sakkunnigas förslag, torde bevakning i större utsträckning än vad nu är fallet komma att fullgöras medelst motorfordon. Då dylika bevakningsresor kunna antagas icke sällan komma att föranleda bortovaro under längre tidsperioder, synes den nu gällande begränsningen av traktamentsersättningen till högst 50 procent kunna komma att leda till att personalen i dylika fall icke finge full ersättning för sina merutgifter. De sakkunniga hava fördenskull funnit sig böra föreslå sådan jämkning av ifrågavarande stadgande, att traktamentsersättning må, där tjänstgöringen fullgöres å automobil eller motorcykel, efter generaltullstyrelsens bestämmande kunna utgå med oavkortat belopp. Det förutsättes härvid, att, där bevakning tagit mer än 48 timmar i anspråk, full traktamentsersättning skall utgå.

I enlighet med vad ovan anförts hava de sakkunniga utarbetat förslag till ändrad lydelse av § 6 i tullverkets resereglemente. I händelse detta förslag vinner bifall, erfordras vissa jämkningar i de av generaltullstyrelsen utfärdade tilläggsbestämmelserna till tullverkets resereglemente.

Fråga om försäkring å tullverkets motorfordon.

De sakkunniga hava uppmärksammat, att gällande regler angående förare av motorfordon åvilande ansvarighet för skada, som i följd av trafik med dylikt fordon åsamkas person eller egendom, innebära så betydande ekonomiska risker för förare av tullverket tillhöriga motorfordon, att de sakkunniga funnit sig böra till behandling upptaga frågan, huruvida icke åtgärder böra vidtagas för att i större utsträckning än vad nu är förhållandet skydda förarna mot dessa risker.

Gällande regler angående förares ansvarighet. Trafikförsäkring. Enligt allmänna skadeståndsregler är den, som ovarsamt framför motorfordon, skyldig att ersätta skada, som i följd därav åsamkas person eller

egendom. Denna skadeståndsskyldighet gäller såväl i fråga om skada å person eller egendom, som icke befordras med fordonet, som beträffande skada, som åsamkas själva fordonet eller med fordonet befordrad person eller egendom. Jämlikt 2 § lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är föraren därjämte ansvarig för skada, som i följd av trafik med motorfordonet tillfogas person eller egendom, som icke befordras med fordonet, även om ovarsam framfart icke visats ligga föraren till last men det å andra sidan ej heller av omständigheterna framgår, att han icke varit vållande till skadan. Under det att för tillämpning av de allmänna skadeståndsreglerna kräves, att föraren visats vara vållande till skadan (styrkt vållande), träder skadeståndsregeln i 2 § ansvarighetslagen i tillämpning, om föraren icke förmått visa att han är fri från vållande (presumerat vållande). Föraren är sålunda fri från ansvarighet endast vid rena olyckshändelser samt då skadan helt och hållet vållats av den skadade eller tredje man.

Jämlikt 2 § i ansvarighetslagen är vidare ägare av motorfordon ansvarig för skada, som i följd av trafik med fordonet tillfogas person, som icke med fordonet befordras; ägaren är dock fri från ansvarighet, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å motorfordonet eller vållats av föraren. Äro både ägare och förare enligt 2 § pliktiga att ersätta skada, skola de sig emellan taga del i ersättningens gäldande med hälften vardera. Har föraren vållat skadan, har ägaren enligt 11 § ansvarighetslagen regressrätt mot föraren.

Såsom allmän regel gäller, att om den, som skadats, genom eget vållande därtill medverkat, skall honom eljest tillkommande skadestånd jämkas.

Enligt 1 § lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon är ägare av motorfordon i regel pliktig att taga och vidmakthålla trafikförsäkring å fordonet. Sådan försäkring medför rätt för den, som i följd av trafik med fordonet här i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren. I den mån försäkringsgivaren ej gjort annat förbehåll, gäller försäkringen dessutom för försäkringstagaren mot den ansvarighet för skada, som kan för honom uppkomma i följd av sådan trafik. Ansvarigheten är enligt 11 § begränsad till vissa maximibelopp för varje händelse, som medför skada. Försäkringstagaren, det vill i allmänhet säga fordonets ägare, blir sålunda fri från den skadades ersättningsanspråk, i den mån honom tillerkänt skadestånd icke överstiger det belopp, som den skadade utfår av försäkringsgivaren, och försäkringsgivaren äger icke att av fordonets ägare söka åter vad försäkringsgivaren fått utgiva till den skadade. På grund av den i 20 § stadgade inskränkningen i försäkringsgivarens regressrätt äger denne icke heller rätt att av en för skadan ansvarig förare återkräva belopp, som försäkringsgivaren sålunda icke får återfordra av ägaren, såvida icke föraren uppsåtligen el-

ler genom grov vårdslöshet vållat skadan. En trafikförsäkring bereder alltså skydd för föraren i samma utsträckning som för fordonets ägare.

Från skyldigheten att taga trafikförsäkring gäller undantag bland annat för staten. På grund av stadgande i 4 § är staten emellertid, om trafikförsäkring icke tagits, pliktig att utgiva ersättning för skada i samma omfattning, som om sådan försäkring funnits. I anslutning till detta stadgande har i kungörelsen den 26 september 1929 (nr 299) förordnats, att, om trafikförsäkring icke tagits å staten tillhörigt motorfordon, staten icke må för vad den fått utgiva i ersättning i följd av trafik med fordonet hålla sig till föraren, i den mån denne vid trafikförsäkring utan förbehåll skulle varit fri från försäkringsgivarens krav.

De sakkunniga. Nyssnämnda kungörelse den 26 september 1929 åsyftar att bereda förare å staten tillhöriga motorfordon samma skydd, som i regel tillkommer förare i enskild tjänst genom den obligatoriska trafikförsäkringen. För skada, som i följd av trafik med fordonet tillfogats person eller egendom, som icke befordrats med fordonet, är föraren alltså, under förutsättning att han icke uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vållat skadan, frikallad från ersättningsskyldighet intill de i 11 § trafikförsäkringslagen angivna belopp. Berörda kungörelse torde däremot icke vara tillämplig beträffande skada å själva fordonet, för vilken skada föraren sålunda är ansvarig, därest han visats vara vållande till skadan. I detta avseende äga förare i enskild tjänst en bättre ställning än de statsanställda. Från ersättningsskyldighet för dessa skador, vilka innebära den praktiskt sett största risken för förarna, torde nämligen förare i enskild tjänst i regel vara frikallade antingen genom vagnsskadeförsäkringar eller ock genom tjänsteavtal eller annan överenskommelse med fordonets ägare. Men även om en sådan förare skulle vara ansvarig för skadan gentemot fordonets ägare, torde denne endast mycket sällan göra ansvarigheten gällande. Är däremot fråga om förare i statens tjänst, torde vederbörande verksmyndighet i avsaknad av bestämmelser, som medgiva föraren befrielse från ersättningsskyldighet för skada å fordonet, icke utan risk för anmärkning kunna underlåta att utkräva ersättning av föraren.

För att ersättningsskyldighet för föraren skall föreligga förutsättes visserligen, att föraren visats vara vållande till skadan. Den stränga trafikföreskriften i 2 § gällande vägtrafikstadga, att »varje vägfarande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna», föranleder emellertid, att många skadefall, som på andra områden skulle anses såsom olyckshändelser, här tillskrivas bristande omsorg och varsamhet från förarens sida, i följd varav denne också anses vållande till skadan.

Den ersättningsskyldighet, som sålunda åvilar förare å statsverket tillhöriga motorfordon i avseende å skada å själva fordonet, torde visser-

ligen vara ägnad att frammana särskild försiktighet hos förarna men innebär å andra sidan en ekonomisk risk, som åtminstone för förare i viss slags tjänst kan vara verkligt betungande. Härmed åsyftas förare å motorfordon i tull- och polistjänst, enär dessa fordon ofta måste användas under förhållanden, som utsätta såväl fordon som besättning för särskilt stora risker. Därest ersättning för inträffade skador skulle, så snart skadan i enlighet med vad ovan sagts ansåges vållad av föraren, utkrävas av denne, oavsett graden av vållande, kan befaras, att förarna skulle föranledas att driva försiktigheten längre än som vore förenligt med hänsyn till ernåendet av önskvärd effektivitet i bevakningsarbetet. Framhållas må ock, att, då fråga om ersättningsskyldighet för föraren ofta måste hänskjutas till domstol, utkrävandet av ersättning lätt leder till motsättningar mellan vederbörande myndighet och personalen, som ur flera synpunkter torde böra undvikas.

De sakkunniga, som icke hava anledning att ingå på frågan i vad mån förhållandena kunna motivera ändrade bestämmelser i fråga om ansvarighet för förare å staten tillhöriga motorfordon i allmänhet, finna emellertid påkallat, att åtgärder vidtagas i syfte att förare å tullverket tillhöriga motorfordon frikallas från ansvarighet i anledning av skada å fordonet, därest föraren icke uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vållat skadan. Beträffande sättet för beredande av åsyftade lättnader få de sakkunniga anföra följande.

Tullverkets motorfordon äro för närvarande icke trafikförsäkrade. Enligt vad de sakkunniga inhämtat, förekommer emellertid i ganska stor utsträckning, att statens motorfordon trafikförsäkrats. Så är exempelvis förhållandet med postverkets, telegrafverkets, vattenfallsstyrelsens och statspolisens motorfordon. Att statsmyndigheter, ehuru staten icke plägar skydda sig genom försäkringar utan i allmänhet själv står risken, likväl i så stor utsträckning som skett ansett lämpligt att teckna trafikförsäkringar, torde säkerligen bero därpå, att myndigheterna funnit så betydande svårigheter vara förbundna med behandlingen av inträffade skadefall, att försäkringsformen ansetts vara för statsverket förmånligare. Dessa svårigheter gälla icke blott avgörandet, huruvida en uppkommen skada inträffat under sådana förhållanden att staten-bilägaren är ansvarig därför eller icke, något som ofta fordrar ett omfattande utredningsarbete, utan även bedömandet, huruvida skada, för vilken staten-bilägaren på grund av föreliggande utredning ansetts ansvarig, kan regleras utan att saken drages under domstols prövning. Då dessa spörsmål måste av statlig myndighet bedömas efter strängt rättsliga normer, kan ej undvikas, att reglering av uppkommen skada endast i fullt klara fall kan verkställas utan rättegång, vilket givetvis åsamkar statsverket kostnader. Enligt de sakkunnigas mening torde alltså starka skäl tala för att trafikförsäkring tages å tullverkets motorfordon. Av samma skäl torde försäkringsformen böra användas jämväl för att skydda förarna

mot den ansvarighet för skada å fordon, som enligt vad ovan nämnts icke täckes av den obligatoriska trafikförsäkringen.

På grund av vad sålunda anförts föreslå de sakkunniga, att generaltullstyrelsen måtte bemyndigas att i ovan angiven omfattning låta försäkra tullverkets motorfordon.

VI. Förslag till omorganisation av kustbevakningen. Speciell del.

Distriktsindelningen.

De sakkunniga föreslå, att kustbevakningen fördelas på sex kustdistrikt, omfattande nedan angivna tulldistrikt:

1. *Haparanda kustdistrikt:* Haparanda tulldistrikt;
2. *Umeå kustdistrikt:* Luleå, Piteå, Skellefteå, Umeå, Örnsköldsviks, Härnösands, Sundsvalls, Hudiksvalls och Söderhamns tulldistrikt;
3. *Stockholms kustdistrikt:* Gävle, Stockholms, Södertälje, Nyköpings, Norrköpings, Västerviks och Oskarshamns tulldistrikt;
4. *Visby kustdistrikt:* Visby tulldistrikt;
5. *Malmö kustdistrikt:* Kalmar, Karlskrona, Ronneby, Karlshamns, Sölvesborgs, Åhus, Simrishamns, Ystads, Trälleborgs, Malmö, Landskrona och Hälsingborgs tulldistrikt; samt
6. *Göteborgs kustdistrikt:* Halmstads, Falkenbergs, Varbergs, Göteborgs, Uddevalla, Lysekils och Strömstads tulldistrikt.

Vid distriktsindelningen har ansetts lämpligt att låta kustdistriktens gränser sammanfalla med gränserna för ifrågakommande tulldistrikt.

Såsom i sammanhang med behandlingen av frågan om det lokala chefskapet över kustbevakningen anförts, skulle chefskapet utövas i Haparanda och Visby kustdistrikt av tullförvaltarna därstädes samt i övriga kustdistrikt av kustchefer med expeditioner i de städer, efter vilka distrikten benämnas. Vad andra kustdistriktet beträffar hava de sakkunniga hyst tvekan vid valet av förläggningsort för kustchefens expedition. Vissa skäl kunna således åberopas för en sydligare förläggning, exempelvis till Härnösand. Då emellertid Umeå ligger mera i centrum av det föreslagna kustdistriktet och Umeå tulldistrikt är särskilt utsatt för smuggling, hava övervägande skäl funnits tala för att förlägga kustchefens expedition till Umeå.

Kustdistriktens längd beräknas med ledning av de siffror, som i tullverkets förvaltningsberättelse angivas för de nuvarande distriktens längd, utgöra, Haparanda 62 km, Umeå 669 km, Stockholm 605 km, Visby 265 km, Malmö 931 km (Ölands kust inberäknad) och Göteborgs 349 km.

Enligt de sakkunnigas nedan framställda förslag skulle den ordinarie personalstyrkan inom ett vart kustdistrikt bliva: 8 man i Haparanda, 51 man i Umeå, 87 man i Stockholms, 5 man i Visby, 100 man i Malmö och 88 man i Göteborgs distrikt.

Posteringsplan.

De sakkunnigas förslag till kustposteringarnas förläggning, bemanning och utrustning med motorbåtmateriel och automobiler framgår av en såsom bilaga till betänkandet fogad sammanfattande översikt. Till jämförelse har en sammanfattande översikt lämnats även angående den nuvarande organisationen.

Av skäl, som förut berörts, hava de sakkunniga icke ingått i prövning av behovet av cyklar eller av mindre, för prejningar o. d. avsedda båtar.

Till det förslag till posteringsplan, som härmed framlägges, få de sakkunniga anföra följande.

Posteringsplanen har uppgjorts med tillämpning av de allmänna synpunkter beträffande bevakningens ordnande, som i det föregående närmare utvecklats. Vidare har därvid hänsyn tagits till de växlande lokala förhållandena, såsom kustens beskaffenhet, omfattningen och arten av den sjötrafik, som kustbevakningen har att övervaka, närbelägenheten till främmande land, smugglingens nuvarande omfattning och karaktär o. s. v. I enlighet med dessa synpunkter hava de sakkunniga föreslagit en omläggning av bevakningssystemet, innebärande dels att personal och materiel i den för smuggling särskilt utsatta kuststräckan från Stockholms skärgård och söderut till Västervikstrakten i viss mån koncentreras till ett färre antal posteringar, dels att bevakningen inom vissa trakter, företrädesvis inom kustdistrikten i Skåne och Halland, ersättes med rörlig bevakning. Denna omläggning har möjliggjort, att ett stort antal av de i sistnämnda kustdistrikt förlagda posteringarna kunnat föreslås till indragning. Med hänsyn till att spritsmuggling förekommer i stor omfattning till mellersta Norrlands kusttrakter har viss förstärkning av bevakningen därstädes ansetts påkallad. Frågan om bevakningen i Norrland är visserligen delvis beroende av verkan av den gemensamt med Finland anordnade bevakningen i Ålands hav. Då bevakningen i Norrland är ojämförligt glesare än utmed andra delar av rikets kust, torde dock den föreslagna ökningen vara erforderlig oavsett resultatet av den i Ålands hav anordnade bevakningen.

Beräkningen av posteringarnas personalstyrka har skett med utgångspunkt från nu gällande tjänstgöringstidsföreskrifter, vilka innebära, att kustbevakningstjänsteman i lägre grad än överuppsyningsmansgraden i regel äger åtnjuta sammanhängande ledighet från tjänstgöring under en period av 24 timmar fyra gånger varje kalendermånad (jfr generaltullsty-

relsens cirkulär den 31 december 1928, Tullverkets författningssamling 1929: 11). Då inom vissa distrikt svårigheter förelegat att med posteringarnas nuvarande personalstyrka ordna tjänstgöringen på sätt i berörda cirkulär föreskrives, vilja de sakkunniga framhålla, att den av de sakkunniga förordade omläggningen av bevakningssystemet torde avsevärt underlätta möjligheten att bereda personalen erforderlig vilotid.

För farkoster och automobiler har räknats med följande bemanning:

för tullkryssare, typ	I	befälhavare och	6 man
» » »	II	» »	4 »
» » »	III	» »	3 »
» tullracer		» »	2 »
» tulljakt		» »	2 »
» andra motorbåtar		» »	1 »
» automobil		» »	2 » .

Den bemanning, som sålunda förordas, måste med hänsyn dels till att behov ofta föreligger att kunna avdela en man för särskilda åligganden, dels till nödvändigheten av att bereda personalen skälig vilotid anses som den minsta möjliga.

På sätt av posteringsplanen framgår, upptager emellertid förslaget i regel en eller i fråga om vissa posteringar, huvudsakligen i Norrland, två man mindre än här ovan angivits som den normala bemanningen. Avvikelsen sammanhänger därmed, att förslaget avser endast ordinarie personal och att skillnaden förutsatts skola utfyllas med den icke-ordinarie personal, som erfordras för rekryteringsändamål. Vad beträffar den ordinarie personalstyrkan vid vissa posteringar i Norrland motiveras den mindre styrkan med att kustbevakningens göromål vid dessa posteringar äro väsentligt minskade under den del av året, då Bottenhavet är tillfruset.

För förstärkning av den ordinarie personalen samt för vikarier under sjukledigheter och semestrar beräknas åtgå omkring 80 icke-ordinarie kustvakter.

Beträffande personalstyrkans sammansättning vid olika posteringar har, i överensstämmelse med de grunder som angivits i sammanhang med frågan om personalens fördelning å olika tjänstegrader, kustöveruppsyningsman avsetts dels såsom befälhavare å tullkryssare av typ I och II, dels såsom förman för vissa viktigare posteringar. I de fall, då postering föreslås skola utgöra både land- och sjöpostering och fördenskull förses med såväl automobil som farkost, tänkes kustöveruppsyningsman skola utöva förmanskap för posteringen men i regel själv tjänstgöra såsom befälhavare å automobilen, under det att kustuppsyningsmannen avses skola tjänstgöra såsom befälhavare å farkosten. Utgöres farkosten av legobåt, bör skyldigheten att hålla denna ankomma på kustuppsyningsmannen.

Att kustöveruppsyningsman föreslås såsom befälhavare för bilpostering motiveras med att befälhavare å sådan postering ofta har anledning att verkställa husrannsakan och prejningar av motorfordon, åtgärder som givet-

vis äro av grannlaga natur. Erinras må ock, att tulltjänsteman i lägre grad än överuppsyningsmansgraden endast i vissa fall äger företaga husrannsakan, varemot tjänsteman i överuppsyningsmans tjänsteställning må anställa husrannsakan, när fara är i dröjsmål.

De uppgifter, som i det följande lämnas om den nuvarande organisationen, avse i regel förhållandena den 1 februari 1935.

I den mån utöver vad ovan anförts särskild motivering till posteringsplanen ansetts erforderlig, meddelas sådan i sammanhang med behandlingen av bevakningens ordnande inom de olika distrikten.

Generaltullstyrelsen direkt underlydande bevakning.

De bevakningsfartyg, som för närvarande stå till tullverkets förfogande för bevakning i Ålands hav och av spritdepåfartyg samt för utsjöbevakning, nämligen »Triton» samt vedettbåten nr 34 och torpedbåten nr 8, lyda direkt under generaltullstyrelsen. Den nyligen färdigställda tullkryssaren av typ I (TV 16) är avsedd att placeras i Stockholms kustdistrikt.

På sätt framgår av vad de sakkunniga anfört i sammanhang med frågan om kustbevakningens fortskaffningsmateriel erfordras för bevakningstjänsten i Ålands hav samt för uppsökande och bevakande av spritdepåfartyg, förutom »Triton» och bevakningsfartyget »Skagerak» ytterligare ett kustbevakningsfartyg. Intill dess detta fartyg samt de tullkryssare, som upptagas i de sakkunnigas förslag, blivit anskaffade, torde nyssnämnda vedettbåt och torpedbåt fortfarande vara erforderliga för bevakningstjänsten. Med hänsyn till underrättelseväsendet torde vara ändamålsenligt, att samtliga ifrågavarande fartyg samt tullkryssare av typ I stå direkt under kustbevakningens centrala ledning.

Enligt de sakkunnigas i det föregående framlagda förslag skulle å extra stat uppföras tre befattningar såsom befälhavare och tre befattningar såsom förste styrman å de tre kustbevakningsfartygen, under det att övrig personal å dessa fartyg skulle anställas mot hyra, i den mån kustbevakningspersonal icke lämpligen kunde beordras till tjänstgöring därå.

För tullkryssare av typ I erforderlig personal torde däremot böra uppföras på ordinarie stat.

De sakkunniga föreslå alltså, att för ifrågavarande bevakningsfartyg måtte avses *dels* tre befälhavare och tre förste styrmän i förut angivna lönegrader, *dels ock* en kustöveruppsyningsman, en kustuppsyningsman och fyra kustvakter.

Haparanda kustdistrikt.

Den nuvarande bevakningen inom Haparanda kustdistrikt är fördelad på tre posteringar, förlagda i Salmis, Nikkala och Seskarö. En tillfällig postering har därjämte varit inrättad i Karlsborg under seglationstiden.

Fortskaffningsmaterielen består av en tullkryssare och en mindre motorbåt, båda tillhöriga tullverket, en legobåt och en förhyrd båt. Personalstyrkan utgöres av sju man, därav en kustöveruppsyningsman, en kustuppsyningsman, en förste kustvakt, en kustvakt, ett kustbevakningsbiträde och två gränsuppsyningsmän. Gränsuppsyningsmanstjänsterna skola vid inträffande ledighet utbytas mot en förste kustvakt- och en kustvakttjänst.[1] Dessutom har under år 1934 ett icke-ordinarie kustbevakningsbiträde använts i tjänstgöring.

Då den i Seskarö stationerade tullkryssaren är för djupgående för de grunda farvatten, som ligga inom posteringens område, och dessutom har för låg fart, bör kryssaren utbytas mot en för här rådande förhållanden lämpligare farkost.

I syfte att förstärka bevakningen inom detta för smugglingsförsök utsatta distrikt föreslås, att en med automobil utrustad postering inrättas i Haparanda. Med den mera rörliga bevakning, som härigenom åstadkommes, torde posteringen Salmis kunna undvaras. Det må härvid erinras, att, sedan Haparanda stad erhållit ny uthamn i Karl Johans stad, stadens äldre uthamn i Salmis torde få ringa användning. Den tillfälliga posteringen Karlsborg torde med hänsyn till den livliga trafik, som äger rum till Karlsborg och angränsande farvatten, böra utbytas mot en fast postering.

De sakkunniga föreslå, att för distriktets behov måtte, på sätt av posteringsplanen närmare framgår, avses *dels* en tulljakt, en motorbåt och en automobil, *dels ock* en kustöveruppsyningsman, två kustuppsyningsmän och fem kustvakter.

Förslaget innebär alltså en ökning av den ordinarie personalstyrkan med en man.

Umeå kustdistrikt.

Bevakningen å den kuststräcka, som föreslås skola ingå i Umeå kustdistrikt, d. v. s. kuststräckan från gränsen mellan Haparanda och Luleå tulldistrikt till gränsen mellan Söderhamns och Gävle tulldistrikt, är för närvarande fördelad på sexton posteringar, därav fyra tillfälliga. Fortskaffningsmaterielen utgöres av tretton tulljakter och andra motorbåtar, tre automobiler och två motorcyklar. Båtmaterielen hålles mot lega eller förhyres; motorfordonen tillhöra tullverket. Dessutom har en torpedbåt tidvis varit stationerad å kuststräckan Umeå—Sundsvall. Personalstyrkan består av åtta kustuppsyningsmän, tre förste kustvakter, tio kustvakter och två kustbevakningsbiträden eller tillhopa tjugotre man, varjämte i medeltal sexton icke-ordinarie befattningshavare använts i tjänstgöring under föregående år.

Posteringarna i Umeå och Sundsvall sakna för närvarande båtmateriel.

[1] Den ena gränsuppsyningsmanstjänsten är numera utbytt mot en förste kustvakttjänst.

Då inom dessa posteringars områden ligga ett flertal lastageplatser, vid vilka livlig trafik förekommer, samt smugglingen har stor utbredning i dessa trakter, böra ifrågavarande posteringar vara försedda med båtmateriel av tulljakttyp för utövande av erforderlig tillsyn inom ifrågavarande områden.

För förstärkning av sjöbevakningen föreslås vidare, att två tullkryssare av typ II stationeras inom distriktet under seglationstiden, varvid den med torpedbåt bedrivna bevakningen kan undvaras. Under vintertiden tänkas de två tullkryssarna bliva använda inom annat kustdistrikt.

I enlighet med vad i allmänna delen anförts rörande utbyte av motorcyklar mot automobiler föreslås, att de två motorcyklar, som nu användas vid posteringarna Rundvik och Husum, indragas. Posteringarna Skellefteå (Skelleftehamn), Örnsköldsvik och Hudiksvall böra förses med automobil.

Posteringen Bjuröklubb har huvudsakligen till uppgift att hålla tillsyn över fartyg, som anlöpa därvarande hamn för att söka skydd vid vissa vindar. Under förutsättning att en automobil förlägges till Skellefteå, torde posteringen Skellefteå (Skelleftehamn) kunna utöva erforderlig tillsyn jämväl inom posteringen Bjuröklubbs område, varför denna postering föreslås till indragning.

Å kuststräckan Bjuröklubb—Ratan äro för närvarande förlagda två posteringar, nämligen en i Gumbodabäcken och en i Ratan, den förstnämnda tillfällig. Posteringarna äro försedda med vardera en mindre legobåt. De sakkunniga anse, att ifrågavarande två posteringar böra sammanslås till en postering, förlagd till Gumbodahamn och utrustad med en tulljakt.

Med hänsyn till den i Nordmalingstrakten förekommande omfattande smugglingen torde den i Nordmalingsviken vid Rundvik förlagda tillfälliga posteringen böra göras permanent.

Beträffande i övrigt föreslagna ändringar hänvisas till vad i den allmänna motiveringen anförts.

På sätt av posteringsplanen framgår föreslå de sakkunniga, att för ifrågavarande distrikt måtte avses *dels* fjorton farkoster, därav två tullkryssare, elva tulljakter och en motorbåt, samt sex automobiler, *dels ock* åtta kustöveruppsyningsmän, fjorton kustuppsyningsmän och tjugonio kustvakter eller tillhopa femtioen man.

Förslaget innebär alltså en ökning av den ordinarie personalstyrkan med tjugoåtta man.

Stockholms kustdistrikt.

Den nuvarande bevakningen å den kuststräcka — från gränsen mellan Söderhamns och Gävle tulldistrikt till gränsen mellan Oskarshamns och Kalmar tulldistrikt — som Stockholms kustdistrikt enligt de sakkunnigas

förslag skulle omfatta, är fördelad på tjugotvå posteringar, därav två tillfälliga. Till sitt förfogande har bevakningen nio tullkryssare och aderton andra motorbåtar samt fem automobiler och en motorcykel. Av denna fortskaffningsmateriel hållas sex motorbåtar mot lega, varjämte en är förhyrd. En torpedbåt har tidvis varit stationerad inom Stockholms kustdistrikt. Personalstyrkan utgöres av två kustöveruppsyningsmän, elva kustuppsyningsmän, sex förste kustvakter, nitton kustvakter och elva kustbevakningsbiträden eller tillhopa fyrtionio man. Den i tjänstgöring under år 1934 använda icke-ordinarie personalen utgjorde i medeltal trettioen man.

De sakkunnigas förslag till omorganisation av kustbevakningen inom ifrågavarande distrikt innebär, såsom av posteringsplanen framgår, en betydande förstärkning dels av materielen och dels av personalstyrkan. Av skäl, som i den allmänna motiveringen anförts, förordas inom detta distrikt en koncentration av bevakningen till färre men starkare bemannade posteringar, i enlighet varmed de nuvarande posteringarna Öregrund, Arholma, Söderarm, Vaxholm, Svenska Högarna, Dalarö, Huvudskär och Trosa föreslås till indragning.

För bevakningen i yttre havsbandet böra avses två tullkryssare av typ II. Även i övrigt bör förstärkning av den nuvarande båtmaterielen åvägabringas.

Den i Stockholm förlagda posteringen är nu försedd med två automobiler. Under förutsättning att de sakkunnigas förslag i fråga om tullpolisorganisationen genomföres, bör automobilbeståndet vid denna postering ökas till fem. Det må härvid erinras, att den nuvarande tullpolisavdelningen i Stockholm är försedd med tre automobiler och att förslaget till automobilbestånd för denna postering sålunda icke innebär någon ökning. En automobil bör förläggas i Västervik.

För den till Norrtälje förlagda automobilposteringen har beräknats en kustöveruppsyningsman och två kustvakter, alltså en man mera än som i allmänhet avsetts för bemanning av automobil. Ökningen är påkallad av de omfattande bevakningsuppgifter, som ankomma på denna postering.

Såsom av posteringsplanen närmare framgår föreslå de sakkunniga, att för ifrågavarande distrikt måtte avses *dels* två tullkryssare av typ II, tolv tullkryssare av typ III, sex tullracer, fyra tulljakter, en motorbåt och nio automobiler, *dels ock* tio kustöveruppsyningsmän, tjugofem kustuppsyningsmän och femtiotvå kustvakter eller tillhopa åttiosju man.

Förslaget innebär alltså en ökning av den ordinarie personalstyrkan med trettioåtta man.

Visby kustdistrikt.

Bevakningen i detta distrikt är för närvarande fördelad på fyra posteringar, utrustade med tre mindre mot lega hållna motorbåtar ävensom en automobil och en motorcykel. Personalen utgöres av en kustuppsyningsman, en förste kustvakt, tre kustvakter och ett kustbevakningsbiträde eller tillhopa sex man.

Å två av de orter, där kustpostering är förlagd, nämligen Klinte och Fårösund, är tullstation inrättad. Posteringen i Fårösund består av en man utrustad med cykel och en mindre motorbåt. Om, såsom de sakkunniga föreslå, posteringen i Klintehamn flyttas till Visby, torde denna postering kunna övertaga jämväl de å posteringen Fårösund ankommande bevakningsuppgifterna. Tillsynen över trafiken å Klintehamn och Fårösund tänkes utövad av därvarande lokala tullbevakning.

Posteringen Herrevik bör förses med automobil i stället för motorcykel, varjämte för posteringen bör avses en personal av en kustöveruppsyningsman och en kustvakt. I fråga om den andra automobilposteringen har med hänsyn till den ändrade förläggningen, varigenom chefen för kustdistriktet lättare kan leda posteringens arbete, förmanskapet ansetts kunna uppdragas åt befattningshavare i kustuppsyningsmansgraden. Å chefen för kustdistriktet bör ankomma att bestämma, hur patrulleringen bör fördelas mellan de två automobilposteringarna.

I enlighet med vad sålunda anförts föreslås, att för detta kustdistrikt måtte avses *dels* två motorbåtar och två automobiler, *dels ock* en kustöveruppsyningsman, en kustuppsyningsman och tre kustvakter eller tillhopa fem man.

Förslaget innebär alltså en minskning med en man.

Malmö kustdistrikt.

Bevakningen inom detta distrikt, vilket enligt de sakkunnigas förslag skulle omfatta Öland samt kuststräckan från gränsen mellan Oskarshamns och Kalmar tulldistrikt till gränsen mellan Hälsingborgs och Halmstads tulldistrikt, är för närvarande fördelad på nittiofem posteringar, därav tjugo tillfälliga. Inom distriktet finnas — förutom roddbåtar — tjugonio tulljakter och andra motorbåtar, samtliga hållna mot lega, samt fjorton automobiler, av vilka två hållas mot lega.[1] Vid landpatrullering annorledes än med automobil användes vanligen cykel, i regel tillhörig vederbörande tjänsteman, som härför uppbär lega eller på annat sätt bestämd ersättning. Vidare har en torpedbåt brukat uppehålla bevakning utmed kusten inom detta distrikt. Personalen består av tolv kustöveruppsyningsmän, tolv kustuppsyningsmän, trettio förste kustvakter, sjuttiotvå kustvakter och tjugotre kustbevakningsbiträden eller

[1] Dessutom en motorcykel, vilken enligt meddelat beslut skall indragas.

tillhopa etthundrafyrtionio man. Under år 1934 användes dessutom i medeltal åttio icke-ordinarie kustbevakningsbiträden i tjänstgöring.

Kusten inom ifrågavarande distrikt är, bortsett från den blekingska kusten, skärgårdslös. Enligt de sakkunnigas mening bör bevakningen liksom nu är fallet huvudsakligen anordnas såsom landbevakning. Den hittills till fots eller med cykel bedrivna regelbundna avpatrulleringen av posteringsområdena torde emellertid böra ersättas med en mera rörlig bevakning. Med det antal automobiler, som enligt de sakkunnigas förslag skulle stå till förfogande inom distriktet, kan varje del av kusten avpatrulleras en eller ett par gånger om dygnet. Om dessutom, när anledning därtill föreligger, all tillgänglig bevakningsstyrka detacheras till viss del av kusten — något som ofta kan vara ändamålsenligt — torde även med en väsentligt minskad bevakningsstyrka kunna åstadkommas en fullt tillfredsställande bevakning. Vid behov bör bevakningen till sjöss förstärkas genom att den generaltullstyrelsen underlydande tullkryssaren eller någon av tullkryssarna av typ II förläggas till detta distrikt.

Av den i det föregående lämnade redogörelsen för spritsmugglingens nuvarande omfattning torde framgå, att spritsmugglingen inom förevarande distrikt väsentligt nedgått under de senaste åren. Enligt av de sakkunniga inhämtade uppgifter har kustbevakningen inom detta distrikt under femårsperioden 1929—1933 verkställt sjutton beslag om tillhopa omkring 5 000 liter.

I enlighet med vad sålunda anförts hava de sakkunniga funnit sig böra förorda indragning av åtskilliga av de nuvarande posteringarna, huvudsakligen sådana en- eller tvåmansposteringar, vilka äro förlagda å platser, som sakna hamn eller vilka icke hava någon nämnvärd fartygstrafik.

I de fall, där en- eller tvåmansposteringar föreslagits, har bevakningen ansetts påkallad för utövande av lokal tillsyn över förekommande trafik med fiske- och andra fartyg.

På sätt av posteringsplanen framgår föreslå de sakkunniga, att för detta distrikt måtte avses *dels* femton tulljakter och fem andra motorbåtar samt tolv automobiler, *dels ock* sex kustöveruppsyningsmän, tjugosju kustuppsyningsmän och sextiosju kustvakter eller tillhopa etthundra man.

Förslaget innebär alltså en minskning av den ordinarie personalstyrkan med fyrtionio man.

Göteborgs kustdistrikt.

Den nuvarande bevakningen inom detta distrikt, omfattande kuststräckan från gränsen mellan Hälsingborgs och Halmstads tulldistrikt till riksgränsen mot Norge, är fördelad på femtiofem posteringar, därav sex tillfälliga. För bevakningen användas fyrtiofyra tulljakter och andra motor-

båtar samt två automobiler och fem motorcyklar.[1] Dessutom begagnas vid patrullering till lands cyklar. Av båtmaterielen tillhöra tre motorbåtar tullverket, under det att återstoden hålles mot lega. En del cyklar tillhöra tullverket, men flertalet tillhandahållas av vederbörande tjänstemän mot lega eller annan ersättning. Personalen utgöres av sju kustöveruppsyningsmän, tjugotvå kustuppsyningsmän, elva förste kustvakter, femtionio kustvakter och sexton kustbevakningsbiträden eller tillhopa etthundrafemton man, varjämte i medeltal femtiotre icke-ordinarie befattningshavare använts i tjänstgöring under år 1934.

Bevakningen utmed Hallandskusten torde böra ordnas efter samma princip som i fråga om bevakningen på skånska kusten.

I fråga om bevakningen inom distriktet i övrigt anse de sakkunniga, att, ehuru spritsmugglingen till distriktet under senaste åren väsentligt minskat, behov av en jämförelsevis tät bevakning alltjämt föreligger för övervakning av den livliga fartygstrafik, som förekommer inom den bohuslänska skärgården. Då fiskefartyg, som avses i 125 § tullstadgan, vid avgång till eller ankomst från ort utom tullområdet skall uppvisa fiskepass, vilket må ske även hos kustbevakningstjänsteman, hava de sakkunniga av hänsyn till fiskarbefolkningens intressen ansett sig icke böra föreslå några indragningar eller ändringar i fråga om posteringarnas förläggning, som skulle kunna medföra olägenheter för denna befolkning. Dock hava de sakkunniga funnit sig kunna föreslå indragning av posteringarna Styrsö och Brännö, där trafiken med fiskefartyg är relativt obetydlig.

I den mån indragning av posteringar i övrigt föreslås enligt posteringsplanen, motiveras indragningen dels därmed, att en med tre automobiler utrustad postering förlägges i Göteborg, vilken postering tänkes övertaga den av nuvarande landposteringar bedrivna bevakningen, dels ock därmed att för förstärkning av sjöbevakningen en tullkryssare av typ II förlägges till distriktet.

Såsom av posteringsplanen framgår föreslå de sakkunniga, att för detta distrikt måtte avses *dels* en tullkryssare av typ II, tjugoen tulljakter och tre andra motorbåtar ävensom fyra automobiler, *dels ock* sex kustöveruppsyningsmän, tjugotre kustuppsyningsmän och femtionio kustvakter eller tillhopa åttioåtta man.

Förslaget innebär alltså en minskning av den ordinarie personalstyrkan med tjugosju man.

Övergången till den nya organisationen.

Förevarande förslag upptager nybyggnad av två tullkryssare av typ II. Dessa kryssare kunna emellertid icke antagas bliva färdigställda, förrän någon tid förflutit efter det att medel till deras byggande ställts

[1] Fyra motorcyklar äro numera indragna och ersatta med två automobiler, stationerade i Göteborgs kustdistrikt.

till förfogande. Då de för dem avsedda befattningarna, nämligen två kustöveruppsyningsmans-, två kustuppsyningsmans- och fyra kustvaktsbefattningar, synas böra tillsättas först i samband med att kryssarna tagas i användning, torde till personalförteckningen böra fogas en anmärkning av dylik innebörd.

De sakkunnigas förslag innebär indragning av åtskilliga posteringar i södra Sverige. Om detta förslag genomföres, torde i ett flertal fall fråga uppkomma om tvångsförflyttning av tjänstemän. Förflyttning av tjänstemän, som befinna sig nära pensionsåldern, bör dock ej ifrågakomma. I syfte att göra övergången till den nya organisationen så mjuk som möjligt vilja de sakkunniga därför förorda, att omorganisationens genomförande sker successivt under en övergångstid av förslagsvis två år.

Den icke-ordinarie kustbevakningspersonalen utgjorde år 1934 i medeltal 181 man. Då efter genomförandet av de sakkunnigas förslag behovet av icke-ordinarie kustbevakningspersonal beräknas till omkring 80 man, skulle denna personal minskas med omkring 100 man. Under tiden till och med den 1 januari 1937 inträda tjugonio kustbevakningstjänstemän i pensionsåldern, i följd varav motsvarande antal icke-ordinarie befattningshavare kunna antagas vinna befordran till ordinarie tjänst. Vidare torde, därest omorganisationen, såsom ovan förordats, genomföres successivt, erfordras ett något större antal icke-ordinarie befattningshavare under övergångstiden än som efter omorganisationens fullständiga genomförande beräknas bliva behövligt. De sakkunniga förutsätta emellertid, att, i den mån de nuvarande icke-ordinarie befattningshavarna, av vilka ett stort antal varit anställda vid kustbevakningen under flera år, icke erfordras för kustbevakningen, de övertaliga befattningshavarna skola kunna beredas anställning vid lokaltullförvaltningen.

VII. Förslag om inrättande av tullpolis.

Inledning. De sakkunnigas förslag till organisation av den statliga verksamheten för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m. innebär, såsom av det ovan anförda framgår, bland annat, att ledningen av denna verksamhet skulle ankomma på tullverket, att personal med kriminalpolisutbildning skulle i erforderlig omfattning ställas till tullverkets förfogande för spanings- och undersökningsarbetet samt att i samband därmed den s. k. spritpolisen skulle upphöra. Förslaget åsyftar sålunda att åstadkomma en enhetlig ledning av nämnda verksamhet jämväl i vad densamma innefattar rent polisiära uppgifter. Det återstår nu att närmare angiva, på vad sätt polisutbildad personal må kunna ställas

till tullverkets förfogande. Dessförinnan torde dock med några ord beröras, vilka uppgifter som huvudsakligen skulle tillkomma denna personal.

Till sådana uppgifter hör i främsta rummet dels spaningstjänst, i samverkan med vederbörande kustbevakningspersonal, för uppdagande av olovlig införsel av eller olovlig befattning med spritdrycker och vin samt olovlig införsel av andra varor, dels ock undersökningar och utredningar angående dylika brott. De sakkunniga hava redan i det föregående framhållit men vilja här ånyo understryka den synnerliga betydelsen för effektiviteten av kampen mot spritsmugglingen, att spanings- och undersökningsverksamheten omhänderhaves av personal, som genom tidigare utbildning förvärvat skicklighet i och vana vid spaning och annan undersökning angående brott i allmänhet.

Huvuduppgiften bör vara uppdagande av brott mot smugglingslagstiftningen. Erfarenheterna från spritpolisens verksamhet utvisa emellertid, att polispersonalen i sitt arbete mot spritsmugglingen ofta får tillfälle att ingripa mot annan olovlig rusdrycks- och sprithantering. För övrigt torde det vid början av en undersökning ofta vara omöjligt att avgöra, huruvida den olagliga hanteringen har till föremål drycker, som olovligen införts eller olovligen tillverkats eller åtkommits genom obehörig överlåtelse av motbok eller på annat olagligt sätt. Praktiska skäl tala därför för en sådan anordning, att personalen i fråga erhåller rätt att verkställa spaning och annan undersökning beträffande alla former av olovlig rusdrycks- och sprithantering. En på dylikt sätt lagd verksamhet möjliggör jämväl en effektivare övervakning av de personer, som syssla med langning eller hos vilka de olovligen åtkomna spritdryckerna finna avsättning. Då polisverksamhet, varom nu är fråga, bedrives utom förläggningsstaden, bör verksamheten givetvis äga rum i samråd med polismyndigheten på orten och under iakttagande av de föreskrifter, som i sådant hänseende må gälla. Till denna fråga återkomma de sakkunniga nedan.

Hur tillgodose tullverkets behov av polisutbildad personal? Behovet för tullverket av polisutbildad personal beror givetvis framförallt på i vilken omfattning yrkesmässig spritsmuggling kan förväntas förekomma. Vilka de omständigheter äro, som inverka på förekomsten av sådan olovlig hantering, är synnerligen vanskligt att bedöma. I de sakkunnigas uppdrag torde icke ingå att undersöka denna sida av smugglingsfrågan. De sakkunniga anse sig dock böra såsom sin mening angiva, att man med största säkerhet åtminstone för den närmaste framtiden nödgas räkna med yrkesmässig spritsmuggling av sådan omfattning, att det är oundgängligt att för dess bekämpande till tullverkets förfogande ställes polisutbildad personal till sådant antal, som nedan närmare angives.

Vid den undersökning, som de sakkunniga ägnat frågan om lämpligaste

sättet att tillgodose tullverkets behov av polisutbildad personal, hava de sakkunniga ansett sig böra utgå från att frågan borde lösas på ett sådant sätt, att organisationen skulle, för den händelse den yrkesmässiga spritsmugglingen avtoge eller bringades att upphöra, kunna snabbt minskas eller avvecklas utan större kostnader för statsverket.

Med denna utgångspunkt hava de sakkunniga funnit sig böra förkasta tanken på en lösning av den föreliggande frågan genom anställning av polisutbildad personal såsom ordinarie befattningshavare i tullverket. Vid en eventuell minskning av behovet av sådan personal skulle nämligen stora svårigheter yppa sig att inom tullverket finna lämplig användning för den överflödiga personalen, och överflyttning av densamma till annat statligt verk torde ej heller kunna påräknas. I detta sammanhang må erinras om en av generaltullstyrelsen i skrivelse den 1 september 1934 med förslag till utgiftsstater för tullverket för budgetåret 1935/1936 gjord framställning av innebörd, att en kustöveruppsyningsmanstjänst (lönegrad B 12) skulle tills vidare förbehållas innehavare med tulldetektivkompetens samt att till denne skulle avses ett särskilt arvode, 2 000 kronor för år, att utöver lönen utgå tills vidare, så länge detektivarbete vid tullverkets kustbevakning påfordrades. Genom en sådan anordning skulle, anförde styrelsen, den för ändamålet anställde ordinarie tjänstemannen, för den händelse tulldetektivarbetet inom överskådlig tid upphörde, icke bliva övertalig utan kunna såsom ordinarie tjänsteman vid kustbevakningen åläggas taga befattning med andra på kustbevakningen ankommande göromål. Allmänna civilförvaltningens lönenämnd, som den 30 november 1934 avgav infordrat utlåtande över styrelsens berörda förslag, ansåg, att förslaget icke för närvarande borde föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Lönenämnden anförde därvid efter erinran om det åt de sakkunniga givna uppdraget bland annat, att nämnden måste för sin del ställa sig så mycket mera tveksam inför detta styrelsens förslag, som anordningen med ett arvode av den ifrågasatta storleken vid sidan av den ordinarie lönen som kustöveruppsyningsman måste anses ur löneteknisk synpunkt mindre tillfredsställande. Förslaget föranledde ej någon Kungl. Maj:ts åtgärd (1935 års statsverksproposition, sjunde huvudtiteln, sid. 67).

En lösning av frågan om anställning av polisutbildad personal i tullverket i enlighet med generaltullstyrelsens ovanberörda förslag torde, alldeles oavsett de invändningar som från löneteknisk synpunkt kunna resas däremot, knappast vara möjlig, om man vill upprätthålla höga krav på teoretisk och praktisk utbildning i kriminalpolisverksamhet, något som de sakkunniga anse oundgängligen erforderligt. Det torde nämligen möta stora svårigheter att åstadkomma en fullgod rekrytering till ifrågavarande tjänster, därest innehavarna måste räkna med möjligheten att, då detektivarbete icke längre påfordrades av dem, bliva anvisade annat arbete vid kustbevakningen, för vilket de måhända sakna för-

utsättningar, och i sammanhang därmed få vidkännas en avsevärd minskning i avlöningsförmånerna.

Det sist anförda skälet utgör hinder även för en sådan lösning av frågan, att det nu tillämpade systemet med anställning av tulldetektiver såsom extra befattningshavare inom tullverket ytterligare utvecklades och att således erforderligt antal tulldetektiver nyanställdes. De osäkra anställningsförhållandena torde nämligen, såsom bekräftas av erfarenheten, medföra svårigheter att för dessa befattningar förvärva dugliga och i övrigt lämpliga personer eller att få sådana personer att under längre tid kvarbliva i tullverkets tjänst. Och täta personskiften å sådana befattningar måste uppenbarligen lända verksamheten till men.

Enligt de sakkunnigas mening torde tullverkets behov av polisutbildad personal icke lämpligen kunna tillgodoses på annat sätt, än att erforderligt antal kriminalpolismän ställes till tullverkets förfogande. Beträffande de allmänna grunderna för genomförande av en dylik organisation synas gällande bestämmelser angående skyldighet för vissa städer att tillhandahålla kriminalstatspolis i allt väsentligt kunna tjäna såsom mönster. Såsom nedan angives, skulle skyldighet att ställa polispersonal till tullverkets förfogande ifrågakomma endast för ett fåtal städer, samtliga s. k. statspolisstäder. En lösning av den föreliggande frågan i enlighet härmed medför åtskilliga fördelar, varjämte de olägenheter, som vidlåda ovan antydda former för anställning av polispersonal inom tullverket, bortfalla. Vid en organisation enligt nu angivna riktlinjer kan organisationen vid behov snabbt minskas eller avvecklas utan alltför betydande kostnader för statsverket, i det att överflödig personal kan överflyttas till statspolisavdelningen i vederbörande stad för att vid inträffande ledigheter återgå till kriminalpolisavdelningen i staden. Polisman, som på grund av sjukdom eller eljest befinnes olämplig för fortsatt användning inom tullverket, kan beordras återgå till sin vanliga tjänstgöring och vid behov ersättas med annan polisman. Möjligheterna att för ifrågavarande verksamhet förvärva personer med fullgod teoretisk och praktisk utbildning i allmän kriminalpolistjänst underlättas. Då kommendering förutsättes ske allenast för viss tid, kvarstår givetvis möjligheten för polisman, som kommenderats till sådan tjänstgöring, att vinna befordran till högre tjänst inom stadens poliskår. Genom att den till tullverkets förfogande ställda polispersonalen rekryterats och utbildats på samma sätt som annan polispersonal underlättas samarbetet med denna, vilket självfallet är av betydelse för ett gott resultat av verksamheten.

Mot den sålunda förordade organisationsformen kan göras den anmärkningen, att då, såsom av det följande framgår, den till tullverkets förfogande ställda polispersonalen förutsättes skola i vissa avseenden vara underställd vederbörande kustchef men i andra avseenden stå under befäl av polischefen i förläggningsstaden, en viss dualism i befälsförhål-

landena kommer att förefinnas och att denna dualism kan befaras komma att menligt inverka på verksamhetens bedrivande. Det må emellertid erinras om att ett i viss mån likartat förhållande gäller i fråga om statspolis, som tjänstgör utom förläggningsstaden, och att några olägenheter härav icke försports. Med den intima samverkan, som förutsättes skola äga rum mellan kustbevakningen och polismyndigheterna, torde för övrigt berörda förhållande sakna egentlig betydelse.

De sakkunniga hava övervägt, huruvida icke erforderlig polispersonal skulle kunna i mån av behov tillhandahållas tullverket från kriminalstatspolisen, eventuellt efter förstärkning av dess personaluppsättning. Härigenom vunnes, att någon ny polisorganisation icke behövde tillskapas, och de fördelar, som det av de sakkunniga förordade förslaget innebär, skulle delvis vinnas jämväl med en dylik organisation. Å andra sidan skulle dock med denna organisationsform icke kunna genomföras den intima samverkan med kustbevakningen, som är nödvändig, om man vill uppnå en förbättrad effektivitet, och som torde förutsätta, att polispersonalen och kustbevakningen ställas under gemensam ledning. En ändamålsenlig organisation torde vidare förutsätta, att polispersonalen specialiserar sig på ifrågavarande slag av polisverksamhet, något som dock knappast bleve möjligt, därest verksamheten skulle omhänderhavas av statspolisen jämsides med andra å densamma ankommande maktpåliggande uppgifter.

Organisationen av tullpolisavdelningar. *Allmänna grunder.* Av det sagda framgår, att de sakkunnigas förslag går ut på att med tillämpning i huvudsak av de grunder, som enligt lagen den 6 juni 1925 (nr 170) om polisväsendet i riket, i dess lydelse enligt lag den 16 september 1932 (nr 447), och kungörelsen den 16 september 1932 (nr 448) angående stats- och reservpolisen gälla i fråga om tillhandahållande av kriminalstatspolis, vissa städer skulle efter Konungens förordnande kunna åläggas att ställa kriminalpolismän till tullverkets förfogande för ifrågavarande verksamhet. Det förutsättes, att sådant förordnande skulle meddelas endast i fråga om stad, som förklarats skyldig att tillhandahålla kriminalstatspolis. I samband med förordnandet skulle Konungen bestämma antalet kriminalpolismän i särskilda grader. Det synes lämpligt, att ifrågavarande personal sammanföres till en särskild avdelning — tullpolisavdelning.

Kommendering av polismän bör ankomma på vederbörande polischef men må icke ske utan godkännande av generaltullstyrelsen. Med hänsyn till vikten av att i polisverksamhet av förevarande slag undvika alltför täta personbyten bör kommendering ske för viss icke alltför kort tid varje gång, förslagsvis tre år. I regel torde sådan kommendering komma att förlängas. Finner generaltullstyrelsen kommenderad polisman uppenbart olämplig för tjänstgöring såsom tullpolis, skall kommenderingen återkallas.

I regel torde endast ordinarie kriminalpolismän böra kommenderas. Det torde dock icke alltid vara möjligt eller ens lämpligt att strängt fasthålla vid denna princip. Särskilt vid den nya organisationens genomförande kan det för att icke bryta kontinuiteten i det av spritpolisen hittills bedrivna arbetet befinnas lämpligt att kommendera vid spritpolisavdelningarna tjänstgörande polismän, även om dessa icke äro ordinarie kriminalpolismän. Hinder bör icke heller möta, att i särskilt fall kommendera polisman, som icke vunnit ordinarie anställning såsom kriminalpoliskonstapel men genomgått högre klassen i polisskola, därest han eljest anses särskilt lämplig för här ifrågavarande verksamhet. Särskild uppmärksamhet förtjänar i detta sammanhang frågan om möjligheten att till den nya organisationen knyta den inom tullverket sedan flera år tillbaka anställde tulldetektiven, vilken under denna sin verksamhet förvärvat ingående kännedom om spritsmugglarna och deras metoder. Denne tjänsteman innehar för närvarande ordinarie anställning såsom polisuppsyningsman i en av Stockholms förorter men åtnjuter ledighet från denna tjänst. Givetvis måste det vara till stort gagn för organisationens verksamhet, att nämnde tjänsteman, vars arbete mot spritsmugglingen blivit väl vitsordat, bleve knuten vid organisationen. Ett villkor härför torde vara, att han erhåller anställning vid Stockholms stads poliskår. De sakkunniga förutsätta, att hinder icke skall möta mot ordnande av denna fråga på ett tillfredsställande sätt. I enlighet med vad ovan anförts bör alltså, där särskilda omständigheter därtill föranleda, avvikelse få medgivas från regeln, att endast ordinarie personal må kommenderas till tjänstgöring såsom tullpolis.

Enligt 9 § i polisreglementet för riket den 26 september 1925 (nr 407), sådan paragrafen lyder enligt kungörelse den 16 september 1932 (nr 449), är polisman skyldig att tjänstgöra ej mindre inom det område för vilket han är anställd, än även å ort dit han enligt 6 eller 7 § i reglementet eller jämlikt kungörelsen angående stats- och reservpolisen beordrats. Med hänsyn härtill torde, i händelse fråga uppkommer om kommendering av redan anställd personal, urvalet böra ske på frivillighetens väg. I betraktande av det jämförelsevis ringa antal polismän, som erfordras, torde behovet i de allra flesta fall kunna fyllas med personal, som frivilligt anmält sig till tjänstgöring vid tullpolisen. Därest föreliggande förslag genomföres, torde emellertid uttrycklig bestämmelse böra meddelas om polispersonalens skyldighet att underkasta sig tjänstgöring, varom här är fråga. I avseende härå erinras, att Konungen enligt 17 § 5) i polislagen äger meddela närmare bestämmelser angående befattningshavares vid polisväsendet skyldigheter.

Då polisman å tullpolisavdelning åtnjuter ledighet, bör ersättare kommenderas. Härvid torde samma regler böra tillämpas, som enligt 3 § kungörelsen angående stats- och reservpolisen gälla i fråga om ersättare för statspolisman. Vid sjuk- eller semesterledighet skulle alltså ersättare

som regel icke förordnas; ej heller vid annan ledighet, som icke överstiger sex dagar. Då det finnes erforderligt för verksamhetens behöriga bedrivande, bör dock ersättare förordnas för polisman, som åtnjuter semester eller sjukledighet.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle ersättning till vederbörande städer utgå av statsmedel enligt samma grunder, som jämlikt 15 § 1 mom. andra stycket polislagen i dess lydelse enligt lag den 16 september 1932 (nr 447) gälla i fråga om gottgörelse för tillhandahållande av statspolis. Härav följer också, att polismännen vid tjänstgöring på tullpolisavdelning skulle åtnjuta samma förmåner i fråga om avlöning, pensionering, semester o. d. som vid polistjänst i staden.

Med hänsyn till tullpolisens verksamhet torde för varje avdelning böra bestämmas ett tjänstgöringsområde, inom vilket avdelningen främst skulle användas. Då särskild anledning därtill föreligger, såsom för fullföljd av påbörjad spaning, bör verksamheten få utsträckas utom det bestämda tjänstgöringsområdet.

Såsom inledningsvis berörts skulle tullpolisen i första hand användas för spaning och annan undersökning angående olovlig införsel av spritdrycker och vin eller andra varor ävensom olovlig befattning med spritdrycker och vin, som olovligen införts. Självfallet bör detta arbete bedrivas under nära samverkan med kustbevakningspersonalen, vilken särskilt när det gäller spaning samt vakthållning kan på grund av sin orts- och personkännedom lämna polispersonalen värdefull hjälp. Härigenom kan antalet polismän i den ifrågasatta organisationen sättas lägre än som eljest vore möjligt. Av flera skäl torde vara nödvändigt, att tullpolisavdelning står under närmaste chefskap av vederbörande kustchef i frågor, som röra tjänstgöringens allmänna ordnande eller nyssberörda verksamhet. Endast med en på sådant sätt ordnad gemensam ledning för kustbevakningen och tullpolisen torde det nämligen vara möjligt att fullt utnyttja det underrättelseväsen, som enligt vad i det föregående omförmälts bör uppbyggas, och att åstadkomma önskvärd enhetlighet och koncentration i arbetet. Ifrågavarande personal skulle alltså under denna sin verksamhet icke vara underställd polischefen i det distrikt, där verksamheten bedrives. Detta innebär visserligen en avvikelse från de för polisverksamhet i allmänhet gällande regler men står i överensstämmelse med vad som gäller i fråga om den nuvarande spritpolisens verksamhet. Det ligger dock i sakens natur, att, då tullpolisman företager spaning eller undersökning utom förläggningsstaden, underrättelse därom så snart ske kan lämnas till polismyndigheten på orten.

Vad nu sagts gäller verksamheten för spritsmugglingens bekämpande. I den mån omständigheterna det medgiva, skulle tullpolisen därjämte, såsom ovan anförts, verkställa spaning och undersökning angående annan olovlig rusdrycks- och sprithantering. Polisverksamhet av detta slag torde som regel komma att bedrivas utom förläggningsstaden endast på anhål-

lan av vederbörande polischef, varvid denne givetvis bör hava chefskapet. De närmare föreskrifter, som i sådant hänseende kunna vara erforderliga, torde meddelas av vederbörande landsfogde eller polischef efter samråd med kustchefen i distriktet.

Med de inskränkningar, som följa av vad ovan anförts, tänkes befälet över polispersonal, som kommenderats till tjänstgöring såsom tullpolis, ankomma på polischefen i staden. Frågor rörande semester eller annan ledighet m. m. skulle alltså handläggas av honom. Att han härvid bör samråda med kustchefen ligger i sakens natur.

Såsom förut nämnts, skulle tullpolisen vara underställd vederbörande kustchef i frågor, som röra tjänstgöringens allmänna ordnande samt verksamheten för uppdagande av brott mot varuinförsellagen eller brott, som avses i 1 kap. i spritinförsellagen. I enlighet härmed bör det ankomma på kustchefen att indela personalen till tjänstgöring samt att i fall, då spaningsarbete bedrives av tullpolis och kustbevakningspersonal gemensamt, bestämma vilken tjänsteman som skall leda arbetet. Att uppställa några regler för arbetets fördelning och ledningens utövande i särskilda fall torde icke vara lämpligt eller ens behövligt. Alltför detaljerade föreskrifter härutinnan kunde komma att lägga hinder i vägen för disponerandet över personalen på det i varje särskilt fall lämpligaste sättet. I fråga om spaningsarbetet till lands torde emellertid i regel befinnas ändamålsenligt, att den tillgängliga personalen indelas i patruller, bestående av en eller flera polismän jämte erforderligt antal kustbevakningstjänstemän. I allmänhet torde ledningen av sådan patrull böra anförtros åt någon av polismännen. Att som undantagslös regel tillämpa en sådan anordning, synes dock icke lämpligt; mycket beror härvid på de personliga förutsättningarna. Även beträffande sådan spaningstjänst till sjöss, som äger rum under samverkan med landbevakning, torde den ordningen vara lämplig, att ledningen av den styrka, som deltager i spaningen, utövas av någon polisman, naturligtvis utan befogenhet för honom att bestämma i frågor rörande navigering o. d.

Förläggningen av tullpolisavdelningar. Enligt de sakkunnigas förslag skulle finnas sex kustdistrikt, nämligen Haparanda, Umeå, Stockholms, Visby, Malmö och Göteborgs. Av dessa skulle Haparanda och Visby kustdistrikt förestås av tullförvaltarna vid tullkamrarna i dessa båda städer, medan de övriga fyra distrikten skulle stå under chefskap av särskilda kustchefer. Kustchefens expedition skulle vara förlagd i den stad, efter vilken kustdistriktet benämnts.

De sakkunniga föreslå, att tullpolisavdelning inrättas i följande städer, nämligen inom Umeå kustdistrikt: Umeå och Sundsvall; inom Stockholms kustdistrikt: Stockholm; inom Malmö kustdistrikt: Karlskrona och Malmö; samt inom Göteborgs kustdistrikt: Göteborg. I dessa städer finnes för närvarande jämväl kriminalstatspolis.

För tullpolisavdelningarna föreslås följande tjänstgöringsområden, nämligen för tullpolisavdelningen i

Umeå: Haparanda, Luleå, Piteå, Skellefteå, Umeå och Örnsköldsviks tulldistrikt;

Sundsvall: Härnösands, Sundsvalls, Hudiksvalls och Söderhamns tulldistrikt;

Stockholm: Gävle, Stockholms, Uppsala, Västerås, Södertälje, Eskilstuna, Nyköpings, Norrköpings, Västerviks, Oskarshamns och Visby tulldistrikt;

Karlskrona: Kalmar, Karlskrona, Ronneby, Karlshamns och Sölvesborgs tulldistrikt;

Malmö: Åhus, Simrishamns, Ystads, Trälleborgs, Malmö, Lunds, Landskrona och Hälsingborgs tulldistrikt; och

Göteborg: Halmstads, Falkenbergs, Varbergs, Göteborgs, Uddevalla, Lysekils och Strömstads tulldistrikt.

De sålunda föreslagna tjänstgöringsområdena omfatta i regel endast sådana tulldistrikt, vilka äro belägna vid eller i närheten av kusten. Tillräcklig anledning att under tjänstgöringsområdena inbegripa även i det inre av landet belägna tulldistrikt torde nämligen knappast föreligga. Det erinras emellertid, att tullpolisavdelning förutsättes erhålla rätt att för fullföljd av spaning eller på grund av annan särskild anledning utsträcka verksamheten utom det bestämda tjänstgöringsområdet.

Att i förslaget icke upptagits särskild tullpolisavdelning för Haparanda och Visby kustdistrikt beror därpå, att det ansetts önskvärt att så långt möjligt centralisera tullpolisens verksamhet. Vad Visby kustdistrikt beträffar tillkommer, att göromålen inom detta distrikt sannolikt icke skulle bereda full syselsättning åt en där stationerad polisman.

Med hänsyn till angelägenheten av att åstadkomma centralisering av tullpolisens verksamhet kunde ifrågasättas, att endast en tullpolisavdelning skulle inrättas i vartdera av Umeå och Malmö kustdistrikt. Att likväl två tullpolisavdelningar föreslagits i dessa distrikt beror huvudsakligen därpå, att denna anordning funnits förmånligare ur kostnadssynpunkt, enär kostnaderna för resor och traktamenten därigenom komma att minskas. Mot en alltför långt gående centralisering kan i övrigt invändas, att svårigheter därvid uppstå med hänsyn till möjligheten att förvärva erforderlig lokal- och personkännedom.

Vidkommande det för tullpolisavdelningen i Stockholm avsedda tjänstgöringsområdet kunde ur nyssnämnda synpunkt ifrågasättas, om icke området borde fördelas mellan två avdelningar, förlagda den ena i Stockholm och den andra i Västervik. Förläggning av en avdelning till Västervik, i vars närhet spritsmuggling förekommit vid flera tillfällen och i större omfattning, skulle nämligen ur geografisk synpunkt innebära vissa fördelar. Då kriminalstatspolis icke är förlagd i Västervik, har emellertid ansetts lämpligare att där icke förlägga någon tullpolisavdelning. Det må ock er-

inras, att, då den sprit som insmugglas till västervikstrakten i regel är avsedd för Stockholm, det ofta kan vara ändamålsenligt, att stockholmsavdelningen ombesörjer spaningar och utredningar rörande sådan införsel.

Personalbehovet. Enligt de sakkunnigas mening bör tullpolisavdelning bestå av minst två man. Visserligen förutsättes, såsom ovan framhållits, kustbevakningspersonalen kunna utfylla behovet av biträden vid förekommande förrättningar. Med hänsyn till storleken av de föreslagna tjänstgöringsområdena och omfattningen av de uppgifter, som beräknas ankomma på avdelningarna, synes dock icke tillrådligt att tilldela någon avdelning mindre än två man. Av personaluppsättningen bör minst en man innehava högre grad än kriminalkonstapelsgraden. Erfarenheterna från statspolisens verksamhet hava nämligen, enligt vad för de sakkunniga uppgivits, ådagalagt, att tillvaron av särskild förmanstjänst utövat gynnsamt inflytande med avseende å rekryteringsmöjligheterna samt att, där befäl i överkonstapels- eller högre grad funnits, detta förhållande bidragit att skänka nödig auktoritet åt avdelningen vid bedrivandet av dess arbete.

I enlighet härmed föreslås, att tullpolisavdelningarna måtte erhålla följande personalstyrka:

Ort	Kriminalöverkonstaplar	Kriminalkonstaplar
Umeå	1	2
Sundsvall	1	2
Stockholm	3	9
Karlskrona	1	1
Malmö	1	3
Göteborg	1	4
Summa	**8**	**21**

Förslaget upptager beträffande tullpolisavdelningarna i Umeå och Sundsvall en kriminalöverkonstapel och två kriminalkonstaplar vid vardera avdelningen. Beräkningen av personalbehovet för dessa avdelningar har skett med hänsyn därtill, att spritsmuggling och annan olovlig sprithantering förekommit i stor omfattning inom de delvis folkrika trakter, där dessa avdelningar skulle hava sin verksamhet, och att kraftåtgärder för stävjande därav äro påkallade. Den för avdelningen i Stockholm föreslagna styrkan, tre överkonstaplar och nio konstaplar, innebär en ökning med en man i förhållande till den nuvarande polisavdelningens styrka. Ökningen är motiverad därav, att tjänstgöringsområdet väsentligt utvidgas. Mellan överkonstaplarna, av vilka en skulle utses till föreståndare för avdelningen, tänkes sådan arbetsfördelning bliva genomförd, att en skulle närmast svara för förhör och utredningar, en leda spaningsarbetet inom Stockholm och dess omnejd och den återstående svara för spaningsarbetet inom distriktet i övrigt. Ehuru vissa skäl kunna anföras för att en kriminalöverkonstapeltjänst borde utbytas mot en kriminalkommissarietjänst,

hava de sakkunniga likväl, bland annat på grund av kostnadsskäl, ansett sig icke böra föreslå inrättande för närvarande av någon kommissariebefattning. I Malmöhus län innehava för närvarande sammanlagt nitton polismän förordnande såsom spritpolis. Det är dock att märka, att, såsom ovan nämnts, flertalet polismän endast delvis äro sysselsatta med denna verksamhet. Den föreslagna personalstyrkan, en kriminalöverkonstapel och tre kriminalkonstaplar, synes under nuvarande förhållanden tillräcklig för de uppgifter, som skulle ankomma på ifrågavarande organisation. För Göteborgs vidkommande har föreslagits en personal av en kriminalöverkonstapel och fyra kriminalkonstaplar, vilket innebär en ökning med sammanlagt två man i förhållande till därvarande spritpolisavdelnings styrka. Ökningen torde vara påkallad av att dess distrikt utvidgas med Hallands län samt av tillskottet i arbetsuppgifter i övrigt.

Sätt för beräkning av ersättning till städerna. Enligt 15 § 1 mom. andra stycket polislagen i dess lydelse enligt lag den 16 september 1932 (nr 447) gottgöres stad, som tillhandahåller statspolis, av statsverket så stor del av stadens kostnader för avlöning, pensionering, begravningshjälp och andra förmåner åt polispersonalen i särskilda tjänstegrader, som belöper å det bestämda antalet statspolismän i motsvarande grader enligt de beräkningsgrunder, som av Konungen fastställas. Sådana grunder hava fastställts genom kungörelsen den 24 november 1932 (nr 532) angående statsbidrag till polisväsendet.

I fråga om *avlöningen* gäller enligt 1 § 1 mom. i kungörelsen, att ersättning utgår till staden för envar av de polismän, som staden tillhandahåller, med belopp motsvarande medellönen för polismannens tjänstegrad. Medellönen beräknas för kalenderår och anses för viss tjänstegrad utgöra tolv gånger den månadslön, vartill de ordinarie befattningshavarna i graden den 1 juli under året i medeltal varit berättigade vid full tjänstgöring i denna grad. I denna huvudregel gälla dock vissa modifikationer med hänsyn till pensionsavdrag, lönetillägg m. m. Vid vikariatsförordnande, som medför höjning av eljest utgående lön, ävensom då särskild ersättare ställts till förfogande, utgår ytterligare gottgörelse till staden enligt i 2 mom. angivna grunder. Har såsom statspolis kommenderats polisman, vilken icke är ordinarie befattningshavare i den tjänstegrad, vari han förordnats att tjänstgöra, skall jämlikt 3 mom. från ersättningen till staden avdragas visst belopp.

Beträffande städernas kostnader för *pensionering* gäller enligt 2 § i kungörelsen, att ersättning utgår för envar polisman i förhållande till pensionsunderlaget, jämlikt en i paragrafen intagen tabell.

Äro polismännen i viss tjänstegrad berättigade till *beklädnadsersättning*, äger staden enligt 3 § i kungörelsen åtnjuta gottgörelse för vad i sådant hänseende utgått till polismän i denna tjänstegrad under kom-

mendering såsom statspolis. Detsamma gäller i fråga om särskild ersättning för *utgifter i tjänsten* m. m.

Slutligen stadgas i 4 § i kungörelsen om ersättning åt staden för så stor del av kostnaderna för *begravningshjälp m. m.*, som belöper å antalet statspolismän vid årets slut i förhållande till stadens hela polisstyrka vid samma tid.

Ersättningar, varom ovan nämnts, utbetalas av vederbörande länsstyrelse efter rekvisition av staden. Rekvisition skall vara åtföljd av bland annat intyg om granskning av polischefen i distriktet, statspolisintendenten samt i annan stad än Stockholm vederbörande landsfogde. I avräkning å staden tillkommande statsbidrag må enligt 9 § i kungörelsen förskott kunna utbetalas. Statsbidraget utanordnas från riksstatsanslaget till polisväsendet i riket.

Såsom framgår av vad ovan anförts angående spritpolisens organisation, bestridas kostnaderna för denna verksamhet endast delvis av staten. Under de senare åren har av det för detta ändamål anvisade anslaget ett belopp av 110 000 kronor använts till spritpolisavdelningen i Stockholm, under villkor att staden bidroge till denna avdelning med 25 000 kronor. I de län, vilka erhållit medel från anslaget, hava de anvisade medlen använts dels till avlöning åt anställda polismän — ofta extra eller pensionerade befattningshavare — dels till rese- och traktamentsersättningar eller andra utgifter för verksamheten. Då den verksamhet, som skulle ankomma på den föreslagna organisationen, delvis kommer att bedrivas inom förläggningsstaden, kunde ifrågasättas, att staden skulle liksom för närvarande bära en del av kostnaderna. Enligt de sakkunnigas mening synes dock riktigast, att samtliga kostnader för verksamheten bestridas av staten. Den personal, varom här är fråga, torde nämligen i likhet med stats- och reservpolisen få anses anställd för hela rikets behov. De sakkunniga föreslå alltså, att kostnaderna för tullpolisen helt ersättas städerna av staten.

De grunder, som gälla i fråga om ersättning åt stad, vilken tillhandahåller statspolis, torde böra tillämpas jämväl beträffande ersättning åt stad för tillhandahållande av tullpolis. Det kunde möjligen ifrågasättas, huruvida icke ersättning åt vederbörande stad i stället borde beräknas på det sättet, att gottgörelse utginge för den verkliga kostnaden för varje till tjänstgöring såsom tullpolis beordrad man. Praktiska skäl tala emellertid för tillämpning av likartade ersättningsregler på förevarande område. Ett system med ersättning för de verkliga kostnaderna har för övrigt den nackdelen, att statens kostnader kunna bliva högre än som är nödvändigt genom att till tjänstgöring vid tullpolisen kommenderas polismän, vilka intjänat samtliga eller flertalet ålderstillägg.

Expeditionslokaler med möbler och inredning i övrigt, som må erfordras för tullpolisavdelning, samt beväpning och annan utrustning åt personal, som tjänstgör såsom tullpolis, ävensom för sådan tjänstgöring er-

forderlig materiel böra tillhandahållas av statsverket. Lokaler för förvaring av anhållna eller häktade personer skola givetvis upplåtas av vederbörande stad utan ersättning. I Stockholm, Göteborg, Malmö och Umeå torde gemensam expeditionslokal för kustchefens expedition och tullpolisavdelningen böra anordnas. Skilda lokaler skulle nämligen leda till en viss splittring och försvåra kontrollen från kustchefens sida över avdelningens verksamhet.

Resekostnads- och traktamentsersättningar. Enligt 4 § i kungörelsen den 24 november 1932 (nr 533) angående vissa ersättningar åt befattningshavare vid polis- och åklagarväsendet m. m. utgår till kriminalstatspolisman, som tjänstgjort utom det polisdistrikt, i vilket han är anställd, resekostnads- och traktamentsersättning enligt allmänna resereglementet. Tjänstgöring utom eget distrikt torde ifrågakomma endast efter rekvisition av vederbörande polismyndighet. I detta avseende föreligger den skillnad mellan kriminalstatspolis och den föreslagna tullpolisen, att den senare förutsättes komma att för spaningar och undersökningar företaga resor utom eget distrikt utan att framställning därom göres av polismyndighet i orten.

Det övervägande antalet resor, som tullpolisman kan antagas komma att verkställa, torde icke föranleda bortovaro från bostadsorten under längre tid än högst ett par dygn. Vid dessa mera kortvariga resor torde vederbörande hava möjlighet att inrätta sig på sådant sätt, att kostnaderna för förtäring utom hemmet kunna hållas lägre än som vid långvarigare resor är möjligt. Med hänsyn härtill finna sig de sakkunniga böra förorda viss begränsning i rätten till traktamentsersättning.

I sådant avseende föreslå de sakkunniga, att traktamentsersättning icke skall utgå, då högst sex timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning. Hava mer än sex timmar åtgått, torde däremot vara skäligt, att någon ersättning, ehuru med lägre belopp än det i allmänna resereglementet fastställda, utgår för överskjutande tid, förslagsvis med 30 öre för hel eller påbörjad timme oberoende av tid å dygnet. Har frånvaron omfattat mer än fyrtioåtta timmar i oavbruten följd, torde för överskjutande tid full ersättning enligt resereglementet böra få åtnjutas. Om den sålunda angivna tidsperioden av fyrtioåtta timmar utlöper under loppet av en dag eller natt, erfordras tydligen en särskild regel för hur ersättning skall beräknas för tid, som ligger mellan denna tidsperiod och den därpå följande dagen eller natten. Det har härvid ansetts lämpligt att bestämma ersättningen till 40 öre för timme. Därest nattkvarter måst anlitas utom bostadsorten, bör dock städse full traktamentsersättning för natt få uppbäras.

Med de sålunda angivna ersättningsreglerna, vilka i princip överensstämma med de för kustbevakningspersonalen föreslagna, vinnes den fördelen, att en utsträckning av resa utöver de för olika ersättningar be-

stämda tidsperioderna icke medför någon mera avsevärd ökning av det belopp, som må åtnjutas i traktamentsersättning.

Anmärkningar till författningsförslagen. De sakkunniga framlägga förslag till dels lag om tullpolis, dels kungörelse angående tullpolisen, dels kungörelse angående ändrad lydelse av 9 § polisreglementet för riket den 26 september 1925 (nr 407), dels ock kungörelse angående utbetalning av ersättning till stad för tillhandahållande av tullpolis. Till författningsförslagen må följande anmärkningar fogas.

Förslaget till lag om tullpolis. Vid förslagets utarbetande hava bestämmelserna i polislagen tjänat såsom förebild.

1 § är avfattad i nära överensstämmelse med 6 § andra stycket polislagen i dess lydelse enligt lag den 16 september 1932 (nr 447).

2 § skiljer sig sålunda från motsvarande bestämmelser i 8 § andra stycket polislagen i dess lydelse enligt nyssnämnda lag, att expeditionslokal m. m. icke skall, såsom i fråga om statspolisen gäller, ombesörjas av polisdistriktet utan tillhandahållas av statsverket.

I *3 §* äro bestämmelser meddelade om grunderna för ersättning åt stad, som tillhandahåller tullpolis. Av skäl, som ovan anförts, har därvid föreslagits, att samma beräkningsgrunder skola tillämpas, som av Konungen fastställts i fråga om ersättning till stad, som har att tillhandahålla statspolis.

Förslaget till kungörelse angående tullpolisen. 1—3 §§ överensstämma i huvudsak med motsvarande bestämmelser i kungörelsen den 16 september 1932 (nr 448) angående stats- och reservpolisen.

Innehållet i *4—7 §§* hava berörts i den allmänna motiveringen.

I *8 §* hava intagits vissa instruktionella föreskrifter om vad som tillkommer föreståndare för tullpolisavdelning. Föreskrifterna ansluta sig nära till motsvarande i 23 § i ovanberörda kungörelse meddelade bestämmelser angående de åligganden, som tillkomma föreståndare för statspolis med avseende å därtill hörande kriminalstatspolis.

Beträffande innehållet i *9 §* torde få hänvisas till den allmänna motiveringen. Då det synes lämpligast, att resekostnads- och traktamentsersättning till polisman, som tjänstgör såsom tullpolis, utbetalas av tullverket, har i tredje stycket intagits en bestämmelse om bemyndigande för generaltullstyrelsen att meddela närmare bestämmelser om granskning av reseräkning samt om utbetalning av därvid godkänt belopp. De sakkunniga tänka sig, att dylika kostnader skola bestridas av ett under sjunde huvudtiteln uppfört anslag till särskilda åtgärder för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m.

Förslaget till kungörelse angående utbetalning av ersättning till stad för tillhandahållande av tullpolis. I 3 § i förslaget till lag om tullpolis meddelas den grundläggande regeln om ersättningens beräknande. I förevarande kungörelse torde därför bestämmelser erfordras endast om

vilken myndighet som skall hava att utbetala ersättningen samt om granskning av ersättningsrekvisition ävensom angående det anslag, från vilket ersättning skall utgå. Det synes härvid lämpligt, att utbetalningen verkställes av generaltullstyrelsen och att kostnaderna bestridas från ovanberörda anslag till särskilda åtgärder för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m.

VIII. Förslag till vissa åtgärder för lönnbränningens bekämpande.

Såsom framgår av de i avdelning IV lämnade uppgifterna angående under åren 1923—1932 avdömda brott mot brännvinstillverkningsförordningen, har antalet lönnbränningsbrott stigit från 393 år 1923 till 1 034 år 1932. Då motsvarande siffra för år 1929 utgjorde 609, infaller ökningen till största delen under åren 1930—1932. Av de för olika områden anförda siffrorna torde vidare framgå, att lönnbränningen nu liksom tidgare har sin största utbredning i Norrland och vissa delar av mellersta Sverige samt huvudsakligen å landsbygden. Nära 50 procent av samtliga avdömda lönnbränningsbrott falla sålunda på Norrland. Anmärkningsvärt är, att antalet dylika brott ökat avsevärt jämväl i städerna (från 81 år 1929 till 202 år 1932).

Enligt till de sakkunniga lämnade uppgifter har den olovliga brännvinstillverkningen, som tidigare torde ha bedrivits väsentligen för eget behov, under de senaste åren på sina håll börjat idkas yrkesmässigt. I vissa trakter, där spritsmuggling tidigare förekommit men denna trafik på grund av myndigheternas åtgärder stävjats, synes smuggelspriten hava ersatts med hembränd vara.

Hanteringens utövare bedriva tillverkningen under iakttagande av mycket stor försiktighet. Vanligen äger tillverkningen rum på någon undangömd eller svårtillgänglig plats, som icke är lätt att upptäcka. Men även om tillverkningsplatsen skulle uppdagas, återstår svårigheten att uppspåra tillverkaren och att, om detta skulle lyckas, åstadkomma fällande bevisning mot honom. I detta avseende har framhållits, hurusom fruktan för represalier ofta avhåller dem, som sitta inne med upplysningar i saken, att för polis- och åklagarmyndigheter yppa vad de hava sig bekant, samt att vittnen i mål angående olaglig sprithantering på grund av påtryckningar från svarandesidan icke sällan föranledas att avgiva oriktiga utsagor med för vittnena allvarliga påföljder. Känt är även, att personer, som anträffas med innehav av hembränd vara, mycket sällan kunna förmås att angiva vem som försålt eller tillverkat densamma.

På grund av nu berörda omständigheter är det tydligt, att ett mycket

stort antal lönnbrännings- och innehavarbrott, trots ett energiskt arbete från vederbörande myndigheters sida, undgå upptäckt och beivrande. Om man sammanställer detta förhållande med föreliggande siffror rörande antalet uppdagade brott, framstår såsom klart, att lönnbränningstrafiken för närvarande har en mycket stor omfattning. Då denna trafik medför allvarliga sociala skadeverkningar, äro skärpta åtgärder för motverkande av densamma i hög grad påkallade.

Ifrågavarande olagliga trafik är, även då den bedrives yrkesmässigt, väsentligen av lokal karaktär och skiljer sig sålunda härutinnan i viss mån från spritsmugglingen. Denna skillnad gör, att något behov av en hela riket omfattande, under central ledning arbetande organisation mot lönnbränningen icke föreligger. På grund av de särskilda förhållanden, under vilka lönnbränningen bedrives, måste verksamheten för dennas bekämpande i princip ankomma på de lokala polismyndigheterna. Endast dessa kunna nämligen förutsättas besitta den lokal- och personkännedom, som särskilt vid spaningsverksamhet, varom nu är fråga, är oundgängligen erforderlig. Å andra sidan försvåras dock de lokala polismännens verksamhet i viss mån därav, att dessa i regel äro väl kända av befolkningen i orten och att, så snart polismännen infinna sig å plats, där försäljning av hembränd vara förekommer, lagöverträdarna snabbt bliva varskodda om polisens närvaro. För efterhållandet av personer, som vid dansbanor eller eljest syssla med försäljning av olovligen tillverkat brännvin, torde det därför vara av stor betydelse, om ortspolisen vid behov kan erhålla bistånd av polispersonal, som icke är känd för ortsbefolkningen.

Redan vid tillkomsten av statspolisorganisationen framhölls, att en utvidgad ordningspolisverksamhet på landsbygden säkerligen skulle kunna verka hämmande på den florerande lönnbränningen och spritsmugglingen. Erfarenheterna från vissa delar av landet angående statspolisens hittillsvarande verksamhet hava ock visat, att statspolisen varit av stor betydelse för efterhållandet av lönnbrännare och langare. I mån som ytterligare erfarenhet vunnits om de lämpliga metoderna vid ifrågavarande slag av polisverksamhet, torde statspolisen kunna lämna de lokala polismyndigheterna en värdefull hjälp i förevarande avseende.

Såsom framgår av vad ovan anförts i sammanhang med förslaget om inrättande av en tullpolisorganisation, förutsättes vidare tullpolisen kunna vid sidan av sin huvuduppgift, nämligen spritsmugglingens bekämpande, biträda de lokala polismyndigheterna i arbetet mot lönnbränningen och annan olaglig rusdrycks- och sprithantering. Därest detta förslag genomföres, torde polismyndigheterna i de län, inom vilka tullpolisavdelningar äro förlagda, erhålla en icke obetydlig förstärkning, så mycket värdefullare som tullpolisen på grund av bättre utbildning och större erfarenhet kan antagas äga större förutsättningar än ortspolisen att verkställa utredningar i mål, varom här är fråga.

Därest under samverkan mellan de lokala polismyndigheterna, tullpo-

lisen och statspolisen razzior tid efter annan anordnas i trakter, där lönnbränning misstänkes förekomma, torde otvivelaktigt en förbättrad effektivitet kunna uppnås. Möjligheten att åvägabringa ett fruktbärande samarbete härutinnan beror dock mycket på ledningen av polisväsendet inom länen. Sedan den vid innevarande års riksdag beslutade omorganisationen av landsfogdetjänsterna, varigenom landsfogden erhåller ställning såsom länspolischef, genomförts, skapas emellertid vissa förutsättningar för åstadkommandet av erforderligt samarbete i förevarande avseende.

Ehuru den medverkan för lönnbränningens bekämpande, som statspolisen och tullpolisen förutsättas kunna lämna, är av stor betydelse, kan dock frågan om förbättrad effektivitet i kampen mot denna hantering icke därigenom anses bragt till en tillfredsställande lösning. Då, såsom ovan nämnts, lönnbränningens bekämpande i första hand måste ankomma på de lokala polismyndigheterna, torde böra tillses vad som, utan rubbning i bestående organisation av polisväsendet på landsbygden, kan åtgöras för åstadkommande av skärpt övervakning från deras sida. Ett spörsmål, som i detta hänseende förtjänar uppmärksamhet, är frågan om ersättning åt polismän för kostnader, som för dem uppkomma i samband med spaning och annan undersökning angående lönnbränning m. m.

Bestämmelser om ersättningar åt landsfiskaler och polismän vid vissa tjänsteresor äro meddelade i kungörelsen den 24 november 1932 (nr 533) angående ersättningar åt befattningshavare vid polis- och åklagarväsendet m. m. Enligt 3 § 1 mom. i kungörelsen utgår resekostnadsersättning av statsmedel enligt allmänna resereglementet (men däremot ej dagtraktamente), då landsfiskal företager tjänsteresa bland annat för förebyggande av brott eller brottslingars efterspanande och gripande (punkt 3) samt för annan undersökning eller utredning med anledning av sådan överträdelse av lag eller allmänna stadganden, som utgör föremål för allmän åklagares beivran (punkt 4). Ersättning utgår enligt 2 mom. i paragrafen ej, med mindre väglängden utgör minst tre kilometer. Då polisman tjänstgör såsom stats- eller reservpolis *utom* det polisdistrikt, i vilket han är anställd, utgår enligt 4 § i kungörelsen resekostnads- och traktamentsersättningar enligt allmänna resereglementet, dock med vissa jämkningar i fråga om traktamentsersättning åt ordningsstatspolisman och reservpolisman. För vissa särskilda fall, som omförmälas i 5 § första stycket, är jämväl annan polisman berättigad till sådan ersättning vid tjänstgöring eller resa utom det område, för vilket han är anställd. Vid tjänsteresor *inom* det område, för vilket polisman är anställd, äger han som regel icke uppbära någon ersättning av statsmedel. Därest polisman, som är anställd för landstingsområde eller i annat polisdistrikt å landsbygden än med stad jämställd köping, inom det område för vilket han är anställd företagit resa för ändamål, som avses i 3 § 1 mom. 3), 4) eller 7) i kungörelsen, samt resan förorsakat polismannen särskild utgift i anled-

ning därav att dess företagande med särskild snabbhet varit av nöden, må länsstyrelsen dock enligt andra stycket i 5 § på framställning av polismannen tilldela honom ersättning av statsmedel för resekostnaden eller någon del därav. Dessutom må ersättning tilldelas polisman, då han inom det område, för vilket han är anställd, enligt överordnads befallning företagit resa bland annat för ändamål, som omförmäles i 3 § 1 mom. kungörelsen, samt resan förorsakat polismannen särskilt stora utgifter. Enligt 5 § tredje stycket är polisman även berättigad till ersättning för särskilda utgifter i visst fall. Dagtraktamente utgår icke i något av nu nämnda fall.

Såsom härav framgår är landsfiskals rätt till gottgörelse vid tjänsteresor begränsad till ersättning för resekostnad, beräknad enligt allmänna resereglementets bestämmelser, och polisman har vid resa inom eget tjänstgöringsområde endast undantagsvis någon möjlighet att utbekomma ersättning. Med nuvarande bestämmelser inträffar därför ofta, att polismän få vidkännas utgifter för sin polisverksamhet, för vilka de icke kunna få någon ersättning av statsverket. Att detta förhållande icke är ägnat att befrämja intresset för spaningsverksamhet, som för dem kan medföra kännbara utgifter för resekostnader, torde vara tydligt. Vill man åstadkomma en förbättrad effektivitet i förevarande avseende, torde det därför vara nödvändigt, att polismännen beredas ersättning i en eller annan form för utgifter, som åsamkas dem i följd av resor för uppdagande av lönnbränning och olovlig sprithantering.

Beträffande formen för beredande av ersättning för dylika resor kan viss tvekan råda. Det kunde sålunda tänkas, att gällande ersättningsregler ändrades därhän, att polisman i likhet med landsfiskal erhölle rätt till resekostnadsersättning vid tjänsteresa för ändamål, som avses i 3 § 1 mom. 3 och 4 punkterna i ovanberörda kungörelse. Fråga om utvidgning av rätten till resekostnadsersättning vid tjänsteresor för dylikt ändamål var föremål för särskild utredning i samband med tillkomsten av de nu gällande bestämmelserna i ämnet. I proposition nr 181 till 1932 års riksdag sid. 24 o. f. lämnas en redogörelse för denna utredning, till vilken redogörelse må hänvisas. Här må endast följande återgivas ur en inom socialdepartementet utarbetad promemoria i ämnet:

»Den förebragta utredningen torde ge vid handen, att den nuvarande ordningen i förevarande avseende icke är tillfredsställande. De — — — framhållna missförhållandena hava i stort sett bekräftats genom de avgivna yttrandena, om än givetvis olägenheterna äro mest framträdande i glest befolkade delar av riket med stora distrikt. Att ge landsbygdens polismän rätt till ersättning för tjänsteresor enligt allmänna resereglementet i samma omfattning som landsfiskalerna synes dock vara uteslutet. Säkerligen skulle detta medföra synnerligen avsevärda kostnader och kunna föranleda åtskilliga missbruk. Det torde böra principiellt fasthållas, att bekostandet av de mera normala resorna inom distriktet skall ankomma å polismännen och att hänsyn bör tagas till sådana resors omfattning vid bestämmandet av polismännens lön; man kan heller icke bortse från att i många fall de nuvarande lönerna utmätts med beräknande härav. Man synes således allt-

jämt få inrikta sig på de fall, då polismännen i ett statligt intresse åsamka sig utgifter utöver vad som faller under den mera normala verksamheten. Även ur denna synpunkt framträda emellertid vissa brister hos de nuvarande ersättningsreglerna, framför allt så, att polismännen ofta icke anse sig kunna företaga en resa med den snabbhet, som kan vara önskvärd. Att detta i all synnerhet för kriminalpolisverksamheten men även för egentlig ordningspolisverksamhet ofta kan vara synnerligen betänkligt, ligger i öppen dag. En ändring lärer alltså böra komma till stånd i samband med avsedda organisatoriska förändringar med syfte att öka polisväsendets effektivitet. Bristen synes i viss mån kunna avhjälpas, om länsstyrelserna — i huvudsaklig överensstämmelse med vad som föreslagits av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län — bereddes möjlighet att tilldela polisman å landsbygden ersättning icke blott för det fall att resa inom distriktet på överordnads befallning för vissa angivna ändamål förorsakat särskilt stora utgifter utan jämväl för det fall att polismannen inom distriktet — med eller utan överordnads befallning — företagit resa, som förorsakat särskild utgift i anledning därav att dess företagande med särskild snabbhet varit av nöden. En begränsning torde dock därvid böra ske till resor för sådana ändamål, som avses i 3 § 1 mom. punkterna 3), 4) och 7), d. v. s. de fall, då ett snabbt ingripande kan vara av särskild betydelse för det allmänna.»

I anslutning till vad i promemorian föreslagits infördes i 1932 års kungörelse ovanberörda bestämmelse om rätt till ersättning för särskild utgift för resa, då »särskild snabbhet varit av nöden».

Ehuru den nuvarande ordningen i fråga om ersättning åt polismän för resor i tjänsten inom eget distrikt icke kan anses tillfredsställande, finna sig de sakkunniga, med hänsyn till att frågan för endast något år sedan varit föremål för ingående prövning, icke böra ifrågasätta någon ändring av gällande ersättningsregler. I stället vilja de sakkunniga förorda en lösning av det föreliggande spörsmålet, som ansluter sig till den för närvarande inom vissa län tillämpade ordningen, enligt vilken de medel, som av det å femte huvudtiteln uppförda anslaget till särskild polisverksamhet för uppdagande av olovlig införsel av spritdrycker, lönnbränning m. m. bruka anvisas till länsstyrelserna, användas bland annat för ersättning åt polismän för utgifter, som åsamkas dem vid spaning efter lönnbrännare och andra utövare av olaglig sprithantering. Mot denna lösning kan möjligen invändas, att det synes mindre riktigt att ersätta utgifter för resor, som polisman företager inom eget distrikt för uppdagande av olovlig tillverkning av brännvin eller olovlig befattning med spritdrycker, rundligare än andra tjänsteresor för upptäckande av brott. Med anledning härav må framhållas dels att de fall, där anledning förekommer att utbetala ersättning till polismän för dylika resor, väsentligen torde hänföra sig till Norrlands mera glest befolkade trakter med stora distrikt och dels att sådana i statligt intresse verkställda resor knappast kunna anses falla inom polismans mera normala verksamhet, till vilken hänsyn skall tagas vid lönens bestämmande. Då ersättning tänkes utbetald först efter prövning i varje särskilt fall, torde något missbruk icke behöva befaras.

Erfarenheten från den hittills bedrivna verksamheten för spritsmugg-

lingens och lönnbränningens bekämpande har givit vid handen, hurusom möjligheten att till enskilda personer, som biträda polis- och tullmyndigheterna med vakthållning, telefonmeddelanden m. m., utbetala ersättning för därav föranledda utgifter eller för tidsförlust varit av mycket stor betydelse. Det torde därför alltjämt vara erforderligt, att medel stå till förfogande för sådant ändamål.

Enligt de sakkunnigas mening böra alltså särskilda medel för åtgärder mot lönnbränning samt försäljning av och annan olovlig befattning med olovligen tillverkat brännvin fortfarande anvisas åt länsstyrelserna i de län, där sådan hantering i mera avsevärd utsträckning förekommer. Medel, som sålunda ställas till länsstyrelsens förfogande, torde i enlighet med det ovan anförda böra användas för utbetalning dels av ersättning, i den mån så befinnes skäligt, åt polismän för särskilda utgifter, som åsamkas dem vid spaning och annan undersökning angående lönnbränning och olaglig sprithantering, dels av ersättning åt enskilda personer, som på ett eller annat sätt biträda polismännen. Som regel torde befinnas ändamålsenligt, att, såsom i ett par län nu tillämpas, anvisat anslag disponeras på så sätt, att mindre belopp ställas till vederbörande landsfiskalers förfogande för att efter lämnade anvisningar användas på nyssberörda sätt. Hinder bör dock icke möta att i särskilda fall, då statspolis eller tullpolis icke kan beordras, använda anslaget helt eller delvis till bestridande av resekostnads- och traktamentsersättning eller arvode åt person, som förordnas att för visst tillfälle eller viss tid vaka över efterlevnaden av ifrågavarande lagstiftning.

På sätt framgår av den i avdelning II lämnade redogörelsen för användningen av det under femte huvudtiteln anvisade anslaget till uppdagande av spritsmuggling, lönnbränning m. m., hava under de senaste budgetåren medel från anslaget beviljats åt länsstyrelserna i Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län. Efter genomförandet av de sakkunnigas förslag om inrättande av en tullpolis torde anslag erfordras endast åt länsstyrelserna i de län, där lönnbränningen har större omfattning, d. v. s. huvudsakligen Kopparbergs län samt de norrländska länen. Med ledning av de belopp, som under innevarande budgetår anvisats åt dessa länsstyrelser, beräknas medelsbehovet för ifrågavarande ändamål till 30 000 kronor.

De sakkunniga föreslå alltså, att till särskild polisverksamhet för uppdagande av lönnbränning m. m. under femte huvudtiteln anvisas ett anslag av 30 000 kronor för budgetår.

De sakkunniga hava haft under övervägande, huruvida icke även andra åtgärder än de ovannämnda skulle kunna vidtagas för stävjande av lönnbränningen, men hava därvid kommit till den uppfattnigen, att de åtgärder, som i sådant avseende kunna ifrågakomma, äro av beskaffenhet att antingen medföra stora olägenheter eller ock sakna egentlig betydelse ur ef-

fektivitetssynpunkt. Anledning att närmare ingå på dessa frågor torde därför icke föreligga. Ett framkommet förslag om kontroll å handeln med pressjäst må dock något beröras.

Med en till chefen för finansdepartementet ställd skrivelse den 2 maj 1934 har länsstyrelsen i Blekinge län överlämnat en av landsfiskalen i Mörrums distrikt gjord framställning om åstadkommande av sådan kontroll å handeln med pressjäst, att denna varas användning vid olovlig brännvinstillverkning skulle kunna förebyggas, ävensom av länsstyrelsen infordrade yttranden över framställningen. Sedan kontrollstyrelsen häröver avgivit infordrat yttrande, har Kungl. Maj:t enligt beslut den 2 november 1934 funnit framställningen icke föranleda annan åtgärd än att Kungl. Maj:t förordnat, att densamma jämte däröver avgivna yttranden skulle överlämnas till de sakkunniga för att av de sakkunniga tagas i övervägande vid fullgörande av det dem givna uppdraget.

Ur ovanberörda av kontrollstyrelsen den 29 september 1934 avgivna yttrande må här återgivas följande:

»Det av landsfiskalen i Mörrums distrikt framlagda förslaget avser att genom lagstiftning om allmän kontroll över handeln med pressjäst göra denna vara mindre lättillgänglig för personer, som inköpa densamma för användning vid olovlig tillverkning av brännvin. Den effekt, som är avsedd med den föreslagna regleringsåtgärden, torde emellertid i verkligheten näppeligen ernås. För åstadkommande av alkoholjäsning behövas nämligen helt obetydliga mängder jäst och att vid sådant förhållande anordna kontrollen över handeln med jäst på sådant sätt att för illojalt bruk avsedd jäst icke skulle kunna utlämnas, torde erbjuda stora svårigheter. Då det vidare är känt, att jäsning av en sockerlösning lätt kan åstadkommas utan att inköpt pressjäst behöver komma till användning, t. ex. genom tillsats av jäst, som finnes i svagdricka eller av jäsningskulturer, som odlats av vederbörande själv, skulle inköpskontrollen för sådana fall vara utan betydelse. Härtill kommer, att sagda kontroll otvivelaktigt skulle innebära ett betungande av handeln med denna handelsvara, som är att betrakta som en nödvändighetsvara för hushållen, och även försvåra de lojala förbrukarnas tillgång till densamma. Den vidlyftiga kontrollapparat, som en allmän reglering av handeln med jäst skulle påkalla, komme säkerligen icke att stå i rimligt förhållande till det resultat, som komme att uppnås med densamma. Under åberopande härav och med hänvisning till ett av styrelsen infordrat yttrande i ärendet av Svenska jästfabriksaktiebolaget får kontrollstyrelsen avstyrka bifall till förslaget i vad det avser genomförande av lagstiftning om allmän kontroll å handeln med pressjäst.

Kontrollstyrelsen anser sig emellertid böra omnämna, att den lagstiftning, som under innevarande år tillkommit i Norge för bekämpande av smuggling, hembränning och annan olaga spritdryckshantering, även innefattar stadgande, som giver landets regering rätt att i mån av behov införa kontroll över handeln med — förutom andra varor, som kunna användas vid brännvinstillverkning — även jäst i kommuner, varest de lokala myndigheterna uttalat sig för behovet av en sådan kontroll. Utan att nu vilja förorda en sådan åtgärd såsom lämplig för svenska förhållanden, anser kontrollstyrelsen likväl att de av landsfiskalerna i Blekinge län åberopade missförhållandena med avseende å olaga brännvinstillverkning inom länet borde närmare uppmärksammas. En åtgärd, som enligt styrelsens mening kunde tagas i övervägande, vore att i spritdryckslagstiftningen inrymma en bestämmelse, enligt vilken straff skulle kunna ådömas den, som försäljer jäst, ehuru

han har skälig anledning misstänka, att jästen skall användas vid olovlig tillverkning av brännvin.»

En allmän reglering av handeln med pressjäst skulle, såsom kontrollstyrelsen framhållit, påkalla en vidlyftig kontrollapparat, som komme att i hög grad betunga handeln med denna nödvändighetsvara och bereda de lojala förbrukarna därav åtskilliga olägenheter. På grund av lättheten att kringgå en dylik lagstiftning kan ock med ganska stor visshet antagas, att lagstiftningen komme att bliva på det hela taget verkningslös med avseende å den förbrukning, som man avsett att förhindra. I likhet med kontrollstyrelsen anse de sakkunniga därför, att en lagstiftning om reglering av handeln med pressjäst icke lämpligen bör genomföras.

På sätt i kontrollstyrelsens yttrande omförmäles tillkom i Norge under år 1934 en ny lagstiftning för bekämpande av smuggling, hembränning och annan olaglig spritdryckshantering, vilken lagstiftning innefattar en bestämmelse om rätt för regeringen att införa kontroll å handeln med jäst i kommuner, varest de lokala myndigheterna uttalat sig för behovet av en sådan kontroll. Lagstiftningen har dock varit i kraft så kort tid, att någon erfarenhet därav ännu icke vunnits.

Vad beträffar den av kontrollstyrelsen väckta frågan om införande i lagstiftningen av en bestämmelse, enligt vilken straff skulle kunna ådömas den, som försäljer jäst, ehuru han har skälig anledning misstänka, att jästen skall användas vid olovlig tillverkning av brännvin, må framhållas, att en sådan straffbestämmelse skulle på grund av bevisningssvårigheter komma att få ringa betydelse. Tillräckliga skäl för införande i lagstiftningen av straffbestämmelser i sådant avseende torde därför icke för närvarande föreligga.

IX. Frågor om vissa författningsändringar.

Iterationsstraff enligt spritinförsellagen.

(1 § 4 mom., 5 § 1 mom., 10 § 1 mom. spritinförsellagen.)

Gällande bestämmelser. I spritinförsellagen i dess ursprungliga lydelse funnos bestämmelser om iterationsstraff meddelade allenast i avseende å olovlig införsel (1 § 4 mom.).

Sedan 1926 års rusdryckslagstiftningsberedning i ett den 30 november 1927 avgivet betänkande med förslag till åtgärder gentemot spritsmuggling från fartyg, som uppehålla trafik med utlandet, m. m. (Statens offentliga utredningar 1927: 34) framlagt förslag om vidgad tillämpning av iterationsstraff för brott mot spritinförsellagen, föreslog Kungl. Maj:t i en den 16 mars 1928 dagtecknad proposition, nr 171, vissa ändringar i före-

varande hänseende i 1 § 4 mom., 5 § 1 mom. och 10 § 1 mom. Propositionen bifölls, såvitt nu är i fråga, av riksdagen. Genom lag den 1 juni 1928 (nr 145) erhöllo lagrummen sin nuvarande lydelse.

Enligt 1 § 4 mom. första stycket straffas olovlig införsel av spritdrycker eller vin av den, som en eller flera gånger fällts till straff för enahanda brott eller för olovlig befattning med olovligen införda sådana drycker med fängelse eller straffarbete i högst två år; om införseln skett i allenast ringa omfattning och utan syfte att försälja dryckerna samt omständigheterna äro synnerligen mildrande, må dock dömas till böter såsom vid förstagångsförbrytelse. För olovlig införsel av den, som två eller flera gånger undergått straff för olovlig införsel av andra varor än spritdrycker och vin, är enligt andra stycket av samma moment straffet böter enligt vad för förstagångsförbrytelse är stadgat eller fängelse eller straffarbete i högst två år. För båda fallen gemensamt är att bötesstraff ej må tillämpas vid olovlig införsel, som i tjänsten förövats av tulltjänstemän med flera.

Jämlikt 5 § 1 mom. tredje stycket straffas olovlig befattning med olovligen införda spritdrycker eller vin av den, som förut fällts till straff för enahanda brott eller för olovlig införsel av sådana drycker, såsom i 1 § 4 mom. första stycket är för där avsett fall stadgat.

Olovlig befattning med olovligen tillverkat brännvin av den, som förut fällts till straff för enahanda brott eller för olovlig tillverkning av brännvin eller olovligt innehav av redskap för tillverkning av brännvin eller för olovlig redenaturering av skattefri sprit eller alkoholhaltiga preparat, straffas enligt 10 § 1 mom. tredje stycket såsom för upprepad olovlig brännvinstillverkning.

Återfallsverkan är sålunda för närvarande tillagd dels olovlig införsel i förhållande till såväl brott av samma beskaffenhet som brott enligt 5 §, dels sistnämnda slags brott i förhållande till såväl brott av enahanda beskaffenhet som olovlig införsel. Vidare äro olovlig brännvinstillverkning, olovligt innehav av redskap för tillverkning av brännvin samt olovlig redenaturering av skattefri sprit eller alkoholhaltiga preparat ävensom sådan olovlig befattning med spritdrycker, som avses i 10 § 1 mom., iterationsgrundande i förhållande till sistnämnda slags brott.

De sakkunniga. Genom de år 1928 vidtagna lagändringarna blev användningen av iterationsstraff för brott enligt spritinförsellagen avsevärt utvidgad. Den straffskärpning för dylika brott, som därigenom åstadkoms, har otvivelaktigt verksamt bidragit till en effektivisering av lagstiftningen på förevarande område. Det vill emellertid synas, som om man i detta syfte borde kunna ytterligare utvidga iterationsstraffens tillämpningsområde. För närvarande är brott enligt 1 eller 5 § spritinförsellagen icke iterationsgrundande i förhållande till brott enligt 10 §, och brott av sistnämnda slag ha liksom de i 10 § 1 mom. tredje stycket omförmälda till-

verkningsbrotten icke återfallsverkan i förhållande till brott enligt 1 eller 5 §. Ej heller olovlig försäljning av rusdrycker eller avyttring av sprit eller alkoholhaltiga preparat, som olovligen redenaturerats, är återfallsverkande i förhållande till brott enligt spritinförsellagen. Till jämförelse må erinras, att om den, som fällts till straff för förbrytelse, som avses i 74 § 1 mom. i förordningen angående försäljning av rusdrycker eller i 30 § 1 mom. eller 31 § 2 mom. i förordningen angående tillverkning och beskattning av brännvin eller i 22 § 1 mom. eller 23 § 1 mom. i förordningen angående handel med skattefri sprit eller i 11 § 1 mom. första stycket eller 2 mom. första stycket i förordningen angående vissa alkoholhaltiga preparat m. m., därefter ånyo begår brott, som avses i något av omförmälda författningsrum, iterationsstraff skall ådömas.

Starka skäl tala för att den väg, som beträddes då i 10 § spritinförsellagen bestämmelse infördes om iterationsverkan av vissa tillverkningsbrott, fullföljes och att samtliga försäljnings- och tillverkningsbrott tilläggas återfallsverkan i förhållande till brott enligt 1, 5 eller 10 § spritinförsellagen. Ävenledes bör brott enligt 1 eller 5 § i denna lag bliva iterationsgrundande i förhållande till brott enligt 10 § samma lag och sistnämnda slags brott i förhållande till brott enligt 1 eller 5 §. Nu berörda brott avse nämligen samtliga olovlig hantering i en eller annan form av olovligen införda, olovligen tillverkade eller å motbok inköpta rusdrycker. Vilketdera slaget drycker som i visst fall blir föremål för olovlig hantering synes ofta bero på tillfälliga omständigheter. Man har sålunda förmärkt, att de s. k. langarna tillfälligtvis övergått till försäljning av olovligen tillverkade drycker, då av en eller annan anledning knapphet inträtt å andra spritdrycker. Det synes under sådana förhållanden knappast finnas något skäl, varför exempelvis ett tidigare försäljningsbrott eller brott enligt 10 § icke skulle föranleda höjning av straffet för ett senare smugglingsbrott.

Mot en utvidgad användning i enlighet med vad ovan anförts av iterationsstraff för olika slag av olovlig rusdryckshantering kan visserligen invändas, att konsekvensen borde fordra, att brott enligt spritinförsellagen tillades återfallsverkan jämväl i fråga om tillverknings- och försäljningsbrott enligt ovanberörda författningar. En sådan anordning torde dock möta hinder i den omständigheten, att spritinförsellagen endast har temporär giltighet.

De sakkunniga vilja emellertid i detta sammanhang erinra om ett av 1926 års rusdryckslagstiftningsberedning framfört önskemål, att samtliga författningar, i vilka stadgas straff för skilda former av olovlig rusdryckshantering, bleve i ett sammanhang överarbetade i syfte att överallt införa den regeln, att brott mot vilket som helst av dessa stadganden skulle anses innebära anledning till iterationsstraff, då brott därefter beginges mot liknande stadgande i någon annan av ifrågavarande författningar. Därest fråga framdeles skulle uppkomma om för-

länande av permanent giltighet åt spritinförsellagen, synes angeläget, att samtliga bestämmelser rörande iterationsstraff i författningarna angående olovlig rusdryckshantering bliva föremål för överarbetning.

I enlighet med vad ovan anförts hava de sakkunniga utarbetat förslag till ändrad lydelse av 1 § 4 mom., 5 § 1 mom. och 10 § 1 mom. spritinförsellagen.

Det allmänna straffregistret innehåller icke uppgifter om bötesstraff i annat fall, än då straffet ådömts villkorligt. Alltsedan år 1924 har emellertid inom generaltullstyrelsen förts register över personer, som ådömts straff för brott mot varuinförsellagen eller för brott, som avses i 1 kap. spritinförsellagen. Till grund för denna registrering ligga uppgifter i utslag och protokoll, som i mål angående dylika brott jämlikt kungörelsen den 22 juni 1923 (nr 253) och den 20 juni 1924 (nr 275) skola avlämnas till tullverket. Ur detta register tillhandahållas jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 september 1926 uppgifter åt vederbörande åklagare. Därest de sakkunnigas förslag om vidgad användning av iterationsstraff genomföres, kan ifrågasättas, huruvida icke denna registrering lämpligen skulle kunna utvidgas att omfatta alla straff, vilka tilläggas återfallsverkan i förhållande till brott enligt spritinförsellagen. En dylik anordning skulle förutsätta, att domstolarna till generaltullstyrelsen insände uppgifter om ådömda straff. En sådan uppgiftsskyldighet skulle emellertid medföra en icke oväsentlig arbetsökning såväl för domstolarna som för generaltullstyrelsen. Med hänsyn härtill och då uppgifter om tidigare ådömda straff i de allra flesta fall torde kunna erhållas genom polismyndigheten å vederbörandes hemort, hava de sakkunniga funnit sig icke böra föreslå några bestämmelser i nu antydd riktning.

De sakkunniga finna sig däremot böra ifrågasätta ändring i 1 § i ovannämnda kungörelse den 20 juni 1924 (nr 275). Enligt andra stycket i paragrafen skall i mål angående olovlig införsel protokollet innehålla uppgift angående den tilltalades födelsetid m. m. Då dylika uppgifter erfordras jämväl i mål angående sådan olovlig befattning med spritdrycker och vin, som avses i 5 § spritinförsellagen, torde uppgiftsskyldigheten böra utsträckas att avse även sistnämnda slag av mål. I enlighet härmed har förslag till ändrad lydelse av ifrågavarande stadgande upprättats.

Försäljning av beslagtagna forslingsredskap.

(22 § spritinförsellagen.)

Gällande bestämmelser. Enligt 22 § andra stycket spritinförsellagen skall i fråga om förfarande med forslingsredskap, som jämlikt denna lag är förverkat, vad i 21 § varuinförsellagen stadgas i tillämpliga delar lända till efterrättelse. I 21 § 1 mom. av sistnämnda lag stadgas,

att egendom, som genom lagakraftägande utslag förklarats förverkad, skall, där ej föreskrift i särskild författning till annat föranleder, av vederbörande tullförvaltning försäljas å offentlig auktion. Forslingsredskap, som tages i beslag, må dock enligt 2 mom. i samma paragraf försäljas utan annat uppskov, än som erfordras för auktionens behöriga kungörande. Köpeskilling, som influtit vid sådan avyttring, skall, intill dess utslag fallit och vunnit laga kraft, nedsättas i tullkassan.

För försäljning av forslingsredskap, som beslagtagits jämlikt spritinförsellagen, erfordras alltså, att detsamma genom lagakraftägande utslag förklarats förverkat, under det att förtida försäljning är medgiven enligt 21 § varuinförsellagen liksom ock enligt det tidigare gällande stadgandet i § 170 mom. 1 i tullstadgan den 1 juli 1904 (nr 35).

Tidigare ändringsförslag. I yttrande den 28 november 1932 angående fråga om fortsatt giltighet av spritinförsellagen m. m. hemställde generaltullstyrelsen om ändring av 22 § andra stycket i nämnda lag i syfte att förtida försäljning av beslagtaget forslingsredskap skulle, i vissa fall dock endast efter domstols tillstånd, få äga rum utan hinder av att lagakraftägande utslag icke förelåge. Styrelsen, som i yttrandet jämväl föreslagit sådan ändring i 8 § 3 mom. att panträtter i farkost skulle upphöra vid farkostens förverkande, anförde:

»Tullkammaren i Strömstad har föreslagit sådan ändring av denna paragraf, att beslagtaget forslingsredskap må kunna, tilläventyrs efter tillstånd av vederbörande domstol, försäljas, innan lagakraftägande utslag föreligger.

Tullstadgan den 1 juli 1904 (nr 35) innehöll i § 170 mom. 1 bestämmelse om rätt för tullmyndighet att å tullauktion försälja beslagtagna farkoster, dragare och körredskap utan annat uppskov än som erfordrades för auktionens behöriga kungörande. Motsvarande bestämmelse finnes i 21 § 2 mom. i lagen om straff för olovlig varuinförsel. Enligt förevarande paragraf i 1924 års lag kan däremot försäljning av forslingsredskap icke ske, innan redskapet förklarats förverkat. Styrelsen har icke av förarbetena till lagen kunnat finna anledningen till nämnda avvikelse från motsvarande stadgande i varuinförsellagen men föreställer sig, att hänsyn härvid tagits till att de fartyg, som beslagtagas enligt 1924 års lag, ofta äro tämligen stora och att på försäljningen kan inverka, huruvida i fartyget beviljad inteckning kommer att efter försäljningen bestå eller ej. Stadgandet har emellertid förorsakat betydande olägenheter därigenom, att tullverket måst under längre tid vårda och underhålla beslagtagna fartyg av större storlek samt automobiler och motorbåtar, vad fartygen angår även då dessa icke varit intecknade. Vidare hava ägarna understundom gjort anspråk på att utfå den beslagtagna egendomen mot deposition, vilka framställningar med nu gällande bestämmelser icke kunnat bifallas. I vissa fall då beslag av forslingsredskap, särskilt automobiler, verkställts på grunder, om vilkas laglighet tvekan möjligen kunnat råda, har en bestämmelse i 1924 års lag om förtida försäljning varit önskvärd. För sådana fall, då beslag verkställts å hästar, som använts vid forsling av spritdrycker, borde vidare en bestämmelse om förtida försäljning finnas. Styrelsen vill därför ansluta sig till tullkammarens i Strömstad ovannämnda förslag. Dock anser styrelsen, att, då värdet av beslagtaget forslingsredskap uppgår till ettusen kronor eller mera, vederbörande domstols tillstånd till försäljningen bör inhämtas.

Beträffande beslagtaget fartyg, som besväras av panträtt, torde, innan fartyget

blivit förverkat och panträtten upphört, försäljning icke böra ske, såvida icke sådan försäljning med hänsyn till kostnaderna för fartygets underhåll och vård skulle befinnas vara till fördel för statsverket. Särskilt stadgande härom lärer icke vara erforderligt.»

Berörda förslag föranledde emellertid icke någon Kungl. Maj:ts åtgärd (proposition nr 188 år 1933 sid. 19).

De sakkunniga. Avsaknaden av rätt till förtida försäljning av forslingsredskap, som tages i beslag jämlikt spritinförsellagen, medför betydande olägenheter icke endast för tullverket, som är vårdnadsskyldigt för forslingsredskapet under den tid detta ligger under beslag, utan även för vederbörande stad, vilken det åligger att utan kostnad för tullverket tillhandahålla för egendomens förvaring erforderliga lokaler. Då förverkandefrågan icke sällan fullföljes till högsta instans, kan vårdnadstiden uppgå till två år och mera. Det är därför ingalunda ovanligt, att vården av beslagtaget forslingsredskap förorsakar kostnader, som uppgå till i förhållande till forslingsredskapets värde betydande belopp. Såsom generaltullstyrelsen framhållit, kunna vidare fall förekomma då lagligheten av verkställt beslag kan dragas i tvivelsmål och då det av hänsyn till ägare, som till äventyrs orättmätigt drabbats av beslaget, skulle vara till fördel, om förtida försäljning vore tillåten.

Att rätt till förtida försäljning av forslingsredskap icke medgivits enligt spritinförsellagen torde sammanhänga därmed, att panträtt, som besvärar farkost, kan bestå även efter det att farkosten förklarats förverkad. För att panträtt, som vunnits genom inteckning, skall upphöra, fordras nämligen enligt 8 § 3 mom. nämnda lag, vilket lagrum erhållit sin nuvarande lydelse genom lag den 1 juni 1928 (nr 145), en uttrycklig förklaring från domstolens sida. Enligt 1 § i lagen den 10 maj 1901 (nr 26) om inteckning i fartyg kan dock inteckning beviljas endast i fartyg, som har en dräktighet av fem registerton eller därutöver och är i fartygsregistret infört. En förtida försäljning av farkost, som är av beskaffenhet att kunna intecknas, möter svårigheter redan i den omständigheten, att eventuella köpare på grund av ovisshet om huruvida farkosten besväras av panträtt eller icke samt, där panträtt förefinnes, huruvida densamma kommer att upphöra eller icke, sakna nödiga hållpunkter för bedömande av farkostens värde i köparens hand. Rätt till förtida försäljning av farkoster av beskaffenhet att kunna intecknas skulle därför näppeligen erhålla någon större praktisk betydelse.

Helt annorlunda ställer sig emellertid saken, när det gäller försäljning av sådana farkoster, som icke kunna intecknas, samt automobiler och andra forslingsredskap. Mot förtida försäljning av dylika forslingsredskap torde nämligen icke möta några betänkligheter av vare sig principiell eller praktisk art. Vid sådant förhållande och då, såsom ovan framhållits, betydande olägenheter vållas av de nu gällande bestämmelserna, föreslå de sakkunniga en ändring av förevarande paragraf därhän, att

forslingsredskap, som tages i beslag enligt spritinförsellagen, må kunna försäljas utan annat uppskov, än som erfordras för auktionens behöriga kungörande, dock att försäljning av farkost, som har en dräktighet av fem registerton eller därutöver, icke må äga rum, förän farkosten genom lagakraftägande utslag förklarats förverkad. Föreskrift om domstols tillstånd till försäljning torde här lika litet som enligt varuinförsellagen vara erforderlig.

Enligt gällande bestämmelser skall forslingsredskap, som är förverkat, försäljas å offentlig auktion. Understundom inträffar emellertid, att forslingsredskap eller därtill hörande motor eller utrustning kan med fördel användas för tullverkets eller annat statligt verks räkning. Vidare förekommer icke sällan, att forslingsredskap särskilt apterats för smugglingsändamål.

Att i fall, varom nu är fråga, upprätthålla kravet på försäljning av förverkat forslingsredskap i förefintligt skick synes knappast lämpligt. Därest förverkat forslingsredskap eller därtill hörande motor eller utrustning lämpligen kan användas för något statligt ändamål, borde försäljning alltså icke ske i vidare mån än detsamma är för sådant ändamål obehövligt. Vidare borde, innan försäljning äger rum av forslingsredskap, som är särskilt inrättat för smuggling, åtgärder få vidtagas, som göra det otjänligt för användning till sådant ändamål. Till en jämförelse må erinras om stadgandet i 21 § varuinförsellagen, enligt vilket förvaringspersedel må försäljas allenast för så vitt den gjorts otjänlig att användas såsom redskap för olovlig varuinförsel; där detta icke lämpligen kan ske, skall med persedeln förfaras på sätt generaltullstyrelsen bestämmer.

De sakkunniga hava fördenskull funnit sig böra ifrågasätta ändring av 22 § spritinförsellagen jämväl i nu berörda avseende. En sådan ändring torde böra gå ut på ett bemyndigande för generaltullstyrelsen att, utan hinder av huvudregeln att förverkad egendom skall försäljas å offentlig auktion, där särskilda omständigheter därtill föranleda, förordna, att forslingsredskap skall behållas för statsverkets räkning eller ock att med detsamma skall förfaras på sätt styrelsen i varje särskilt fall finner lämpligt. Bemyndigandet synes böra begränsas till forslingsredskap, som genom lagakraftägande utslag förklarats förverkat.

Mot de sålunda föreslagna reglerna angående behandlingen av beslagtagna forslingsredskap skulle möjligen kunna invändas, att innehavare av sådan panträtt i förverkad farkost, som icke av domstolen förklarats skola upphöra, skulle genom av tullverket vidtagna åtgärder kunna tillskyndas förlust, som icke uppkommit, om farkosten försålts i befintligt skick. Till bemötande härav må framhållas, att generaltullstyrelsen icke torde underlåta att i dylika helt visst sällan förekommande fall tillse, att panthavare tillkommande rättigheter vederbörligen beaktas.

I enlighet med det ovan anförda har förslag upprättats till ändrad lydelse av 22 § spritinförsellagen.

Beslagarandelar.

(19 § varuinförsellagen, 23 § spritinförsellagen.)

Gällande bestämmelser och dessas tillkomst. *Varuinförsellagen.* Före tillkomsten av varuinförsellagen gällde i fråga om olovlig varuinförsel bestämmelserna i tullstadgan den 1 juli 1904 (nr 35). Enligt § 169 i denna stadga utgick beslagarens andel i regel med tre fjärdedelar av böter och värdet av förverkad egendom. I § 138 mom. 1 angavs beslagare vara den, genom vilkens angivning eller åtgärd olovlig varuinförsel eller försök därtill upptäcktes. Denna legaldefinition å beslagare medförde, att angivare kunde erhålla andel i böter och beslagtagen egendom. I de enligt 1904 års tullstadga gällande bestämmelserna om beslagarandel skedde genom varuinförsellagen flera ändringar: enskildas angivarandelar avskaffades; beslagarandelarna sänktes från i regel tre fjärdedelar till i regel två tredjedelar och maximerades till femhundra kronor av böter och femhundra kronor av värdet av förverkad egendom; av vad som överstege dessa maximibelopp bildades en särskild fond.

I den *proposition (nr 226 år 1923),* som låg till grund för varuinförsellagen, motiverades borttagandet av rätten till angivarandel därmed, att enskild angivare syntes icke böra tilläggas någon självständig rätt inom ifrågavarande lagstiftningsområde, att det förefölle föga tilltalande att angivelser skulle kunna utnyttjas såsom en direkt inkomstkälla för enskilda personer och att något praktiskt behov av att för tillsyn av lagens efterlevnad bygga på ett angivaresystem icke heller syntes vara för handen. Såsom skäl till beslagarandelarnas begränsning åberopades den inom ett flertal lagstiftningsområden vidtagna maximeringen av åklagares med fleras andelar i böter m. m., varjämte därigenom avsågs att förekomma, att andelarna i fråga skulle stiga till belopp, som stode i uppenbart missförhållande till vad från beslagarens sida åtgjorts i och för beslaget.

Vid behandlingen i *lagrådet* av förslaget till varuinförsellagen yppade sig i denna fråga delade meningar. Sålunda påyrkade två ledamöter en sänkning av maximum till sammanlagt femhundra kronor av böter och värdet av förverkad egendom. En ledamot anförde, att ehuru han delade den i motiven uttalade meningen, att det vore föga tilltalande, att angivelser skulle kunna utnyttjas såsom en direkt inkomstkälla för enskilda personer, han vore tveksam, om det icke ännu så länge vore i viss mån nödvändigt att räkna med att tullförbrytelsers effektiva upptäckande och beivrande vore beroende på den fortsatta tillvaron av enskilda angivelser och att därför angivarna åtminstone i vissa fall borde ekonomiskt uppmuntras. Han ansåge sig emellertid icke böra avstyrka det föreslagna borttagandet av angivarens andel i böter och förverkad egendom men hemställde, att rätt måtte inrymmas för generaltullstyrelsen att använda de enligt paragrafen till dess förfogande ställda medel ej blott till

uppmuntran av tulltjänstemän och polismän samt till särskilda åtgärder för motverkande av olovlig införsel utan ock till skälig gottgörelse åt angivare, som ådagalagt särskilt nit och intresse eller ådragit sig kostnader för att medverka till upptäckten av sådan förbrytelse.

En annan ledamot av lagrådet anförde, att han med avseende å de särskilda förhållanden, under vilka arbetet med uppdagandet av brott mot tullförfattningarna måste bedrivas, ansåge tillrådligt och skäligt, att tjänsteman, som gjort beslag, tillerkändes någon ersättning i form av andel i böter och värdet av förverkad egendom.

En tredje ledamot av lagrådet yttrade, att den uppfattningen alltmer börjat träda fram, att man ej genom andel i böter och beslagtaget gods skulle behöva uppmuntra den statspersonal, som tillsatts att övervaka en lags efterlevnad och därför avlönades, att fullgöra sin tjänsteplikt. I varje fall syntes sådan andel i böter och beslagtaget gods endast böra ifrågakomma, där vederbörande tjänsteman genom särskilda åtgärder gjort sig förtjänt därav. Hade t. ex. beslaget föranletts allenast av en detaljerad angivelse, funnes givetvis ingen anledning att belöna den faktiske beslagaren. Man hade väl framhållit, att han borde hava sådan andel för att i sin ordning kunna ersätta angivaren. Men borttoges angivarens beslagsandel, syntes sådana transaktioner mellan angivare och beslagare ej böra uppmuntras. Skulle angivare i särskilt fall få någon belöning, borde det allenast vara efter högre myndighets prövning och av medel, som för ändamålet kunde hava anvisats.

I yttrande till statsrådsprotokollet den 6 april 1923 anförde föredragande *departementschefen*, att de anmärkningar, som av tre särskilda ledamöter av lagrådet framställts, kunde i viss mån sägas giva uttryck åt principiellt divergerande ståndpunkter. Departementschefen hade ej av desamma funnit anledning till frångående av den princip, på vilken förslaget i denna del byggde. Mot en sänkning, på sätt två ledamöter av lagrådet ifrågasatt, av maximum för beslagarandelen till sammanlagt 500 kronor av böter och värdet å beslagtagen egendom talade, bland annat, den omständigheten, att vid 1922 års löneregleringen för tullverket beslagarandelarnas bibehållande förutsattes och att det under sådana förhållanden knappast kunde anses lämpligt att inskränka deras storlek utöver vad som skett i det remitterade förslaget.

Sammansatta bevillnings- och första lagutskottet (utlåtande nr 5) anförde, att starka principiella betänkligheter kunde anföras mot att överhuvud tillerkänna tjänstemän ersättning i dylik form för fullgörandet av tjänsteplikter. Liknande bestämmelser funnes emellertid inom andra områden. På grund härav och med hänsyn till såväl de omständigheter, varunder arbetet för uppdagande av brott av ifrågavarande art måste bedrivas, som vikten av att den nya lagstiftningen med kraft tillämpades, hade utskottet icke ansett sig böra i denna del föreslå någon ändring i Kungl. Maj:ts förslag. Riksdagens beslut utföll i enlighet härmed.

Varuinförsellagen innehåller i 19 § bestämmelser om beslagarandelar. Enligt dessa bestämmelser skola av böter, behållna försäljningssumman för förverkad egendom eller belopp, som utgivits i stället för sådan egendom, i regel två tredjedelar tillfalla beslagaren och återstoden kronan. Har egendom tagits i beslag utan att ägare eller forslare ertappats eller kunnat med stämning anträffas, skall värdet av den förverkade egendomen fördelas lika mellan beslagaren och kronan. Beslagare må dock ej utfå mer än femhundra kronor av böternas belopp och femhundra kronor av den förverkade egendomens värde. Vad därutöver å beslagare belöper skall ställas till generaltullstyrelsens förfogande att användas till uppmuntran av tulltjänstemän och polismän, som ådagalagt synnerligt nit vid beivrande av olovlig varuinförsel, eller till särskilda åtgärder för motverkande av sådan införsel.

Enligt andra stycket i 19 § gälla vissa undantagsregler för fall, då beslagare avlagt vittnesmål eller förbrutit sig vid hus- eller kroppsrannsakan.

Om olovlig varuinförsel ägt rum utan att något beslag skett, anses enligt numera stadgad praxis böter och ersättningsbelopp skola i sin helhet tillfalla kronan, enär i dylikt fall någon beslagare icke finnes.

Spritinförsellagen. I en under förarbetena till spritinförsellagen inom *finansdepartementets lagbyrå* upprättad promemoria anfördes beträffande frågan om beslagarandelar följande (proposition nr 223 år 1924):

»Genom varuinförsellagen borttogs den angivare enligt dittills gällande bestämmelser tillkommande andelen i böter för smugglingsbrott och försäljningssumman för förverkad egendom. Enligt vad som anförts från olika håll, har denna förändring haft en ogynnsam inverkan i fråga om möjligheten för tullmyndigheterna att komma spritsmuggling på spåren. På grund av begränsningen av beslagares rätt till bötes- och beslagsandel kan bristen på angivarandel i allmänhet icke ersättas därigenom, att beslagare avstår en del av sin andel till privata angivare. Det har varit under övervägande, vad som kan göras för åstadkommande av bättre förhållanden i nämnda hänseende. Då återinförande av angivarandel ur olika synpunkter näppeligen låter sig göra, har man stannat vid en höjning av maximum för beslagarandelarna, detta i tanke att beslagarna därigenom skulle erhålla möjlighet icke blott att ersätta enskilda angivare — vilka på detta sätt skulle kunna vara anonyma — utan även att bestrida de ganska avsevärda kostnader, som ofta erfordras för bevakning, även i fall som icke leda till beslag. Det kan emellertid tänkas, att man skulle kunna nå samma resultat genom att användandet av den enligt 19 § i varuinförsellagen konstituerade fonden till åtgärder för smugglingens bekämpande m. m. organiserades så att möjligheten och den relativa vissheten att, då anledning föreligger, erhålla bidrag ur denna fond bleve allmänt känd, samt att alla fall, då anledning till utdelning ur fonden förekommer, bleve kända för generaltullstyrelsen. På denna väg når man emellertid icke den uppmuntrande effekt, som ligger i att vederbörande kan vara säker på andel i det spritparti, han anger eller lyckas uppbringa.«

I yttrande över berörda promemoria anförde *generaltullstyrelsen* i denna del följande:

»Här avsedda höjning av beslagarandelarna torde grunda sig på ett riktigt psykologiskt bedömande och komma att visa sig få stor praktisk betydelse. Med den

sporre till ökade beslag, vilken den föreslagna bestämmelsen innebär, torde det ej behöva befaras, att de i 19 § av lagen om straff för olovlig varuinförsel omförmälda överskottsmedel skola inflyta i mindre omfattning än för närvarande utan torde snarare motsatsen vara att förvänta. Det för uppspårandet av smugglingsbrott viktiga intresset att kunna belöna angivare synes med de föreslagna bestämmelserna vara tillgodosett i dubbel måtto: dels kan det förväntas, att beslagarna finnas villiga att — eventuellt efter på förhand träffad överenskommelse — till angivare avstå någon del av de ökade beslagarandelarna, och dels kan styrelsen av i nämnda 19 § omförmälda medel — vilka lagligen få användas utan någon som helst inskränkning för 'åtgärder för motverkande av olovlig varuinförsel' — lämna angivare lämpliga belöningar. Styrelsen vill alltså uttala sin livliga anlutning till de föreslagna bestämmelserna.»

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 7 mars 1924 av förslaget till spritinförsellagen anförde föredragande *departementschefen:*

»Jag ansluter mig till det framkomna förslaget om höjning i förevarande fall av maximum för beslagares andelar i böter och i värdet av förverkad egendom. Då det vill förefalla, som om effektiviteten i efterspanandet av smugglare rönt ogynnsam inverkan av den genom fjolårets lagstiftning vidtagna förändringen i reglerna om bötesfördelning, synes det mig nämligen, att man i förevarande sammanhang icke bör underlåta att genom en ändring jämväl i denna punkt söka ernå bättre effektivitet. Vid detta ståndpunktstagande har jag framför allt fäst mig vid den omständigheten, att efterspanande av smugglare ofta — och däribland icke sällan i fall då spaningen blir resultatlös — kan för vederbörande tjänsteman medföra avsevärda kostnader i form av gottgörelse för transporter, ersättning till privata medhjälpare vid vakthållning, skadade kläder och dylikt. Att sådana utgifter, i den mån de icke överstiga det rimliga, böra varda ersatta, synes mig uppenbart, och frågan är endast i vilken form detta skall ske. Därvidlag anser jag visserligen, att åtskilliga fördelar äro förenade med den förra året antagna principen att skapa en fond, ur vilken var och en borde kunna erhålla ersättning, i den mån han gjort sig förtjänt därav, under det att systemet med beslagarandelar alltid måste komma att verka i viss mån slumpvis. Emellertid bör man enligt mitt förmenande ej underskatta betydelsen av det psykologiska momentet i saken; det har nämligen bekräftats av erfarenheten, att det sporrande momentet i den, visserligen ovissa, utsikten att genom ett stort beslag kunna förvärva en avsevärd beslagarandel innebär en starkare eggelse än vissheten att i administrativ ordning få utgifterna ersatta och möjligen något därutöver.»

I enlighet med den av departementschefen uttalade uppfattningen hade i det till lagrådet remitterade förslaget maximum för beslagares andel höjts till ettusen kronor av böter och ettusen kronor av förverkad egendoms värde. I anledning av inom lagrådet framställda anmärkningar vidtogs i det för riksdagen framlagda förslaget den ändringen, att ett gemensamt maximum bestämdes för bötesandel och andel i försäljningssumma för eller värdet av förverkad egendom, varjämte maximum sänktes till sammanlagt ettusen kronor. Förslaget föranledde i denna del icke någon erinran från vederbörande utskotts eller riksdagens sida.

I fråga om fördelning av böter m. m. enligt spritinförsellagen göres skillnad mellan å ena sidan de fall, då ansvar ådömes för olovlig införsel

— till riket eller svenskt territorialvatten — av spritdrycker eller vin eller för tullsvek i fråga om sådana drycker enligt 4 eller 5 § varuinförsellagen (23 § 1 mom.), samt å andra sidan de fall, då egendom annorledes än i samband med ådömande av ansvar för sådan gärning förklaras förverkad eller då ansvar ådömes för annat brott än olovlig införsel eller tullsvek (23 § 2 mom.). I de i 1 mom. avsedda fall utgör beslagarens andel två tredjedelar av böter och behållna försäljningssumman för eller värdet av förverkad egendom. Återstoden tillfaller kronan. Till beslagare må dock ej utgå mera än sammanlagt ettusen kronor. Vad därutöver å beslagare belöper skall ställas till generaltullstyrelsens förfogande för att användas till det i 19 § varuinförsellagen omförmälda ändamål. I de i 2 mom. avsedda fall tillfaller en tredjedel beslagaren, dock sammanlagt högst ettusen kronor, och en tredjedel kronan. Återstoden skall, då fråga är om böter, vilka ådömas enligt 1 kap. i lagen, eller om försäljningssumman för eller värdet av egendom, som enligt samma kapitel dömes eller skolat dömas förverkad, ställas till generaltullstyrelsens förfogande och i annat fall fördelas med ena hälften till generaltullstyrelsen och med andra hälften i Stockholm till överståthållarämbetet, i annan stad till magistraten samt eljest till länsstyrelsen. Medel, som sålunda redovisas till överståthållarämbetet, magistrat eller länsstyrelse, skola användas till uppmuntran av polismän, vilka ådagalagt synnerligt nit vid beivrande av olovlig rusdrycks- eller sprithantering.

Enligt 5 mom. av förevarande paragraf gälla från de allmänna reglerna samma undantag som enligt 19 § andra stycket varuinförsellagen.

Då något beslag icke verkställts och det alltså icke finnes någon beslagare, anses enligt praxis beslagare eljest tillkommande belopp böra i de i 1 mom. av 23 § angivna fall tillfalla kronan och i de i 2 mom. avsedda fall disponeras på sätt i andra stycket av sistnämnda mom. stadgas.

Beslagarandelar enligt rusdrycksförfattningarna. Enligt 92 § rusdrycksförsäljningsförordningen i dess lydelse enligt förordning den 22 juni 1921 (nr 360) skall av böter samt värdet av förbrutna rusdrycker en tredjedel, dock högst femhundra kronor, tillfalla åklagaren. Lika del skall, om särskild angivare eller beslagare finnes, tillfalla denne, men, om så ej är fallet, ställas i Stockholm till överståthållarämbetets, i annan stad till magistratens samt å landet till länsstyrelsens förfogande. Återstoden tillfaller kronan. Dessa fördelningsregler hava bibehållits i det av rusdryckslagstiftningsrevisionen den 23 oktober 1934 avgivna förslag till spritdrycksförordning m. m. (Statens offentliga utredningar 1934: 39).

Enahanda fördelningsregler gälla enligt förordningarna den 1 juli 1918 angående handel med skattefri sprit och angående vissa alkoholhaltiga preparat m. m.

Enligt 46 § 1 mom. brännvinstillverkningsförordningen skola av böter eller värdet av förverkad egendom två tredjedelar ställas till överståt-

hållarämbetets, magistrats eller länsstyrelses förfogande samt återstoden tillfalla kronan. Åklagare, angivare eller beslagare äga sålunda icke rätt till andel i böter m. m.

Angående användningen av medel, som enligt ovanberörda stadganden i rusdrycksförsäljningsförordningen m. fl. författningar ställas till överståthållarämbetets, magistrats eller länsstyrelses förfogande, är i kungörelse den 16 december 1921 (nr 728) förordnat, att medlen skola fördelas mellan därtill förtjänta polismän inom staden eller länet i regel minst en gång varje år. I fråga om medlens utdelning innehåller kungörelsen en föreskrift, att avgörande hänsyn icke bör tagas därtill, huruvida tilltalad person i det särskilda fallet fällts till ansvar eller frikänts, ej heller till arten av ådömt straff, utan till den förtjänst vederbörande polismän i allmänhet inlagt om uppspårande av förbrytelser mot ovannämnda författningar.

Tidigare ändringsförslag. I skrivelse till chefen för finansdepartementet den 28 november 1932 med infordrat yttrande angående fråga om fortsatt giltighet av spritinförsellagen m. m. framlade generaltullstyrelsen förslag om ett tillägg till 23 § nämnda lag av innehåll, att den, som utvisade bestämt ställe, där olovligen införda spritdrycker och vin funnes, skulle, om beslag å dryckerna med anledning därav bleve verkställt, taga hälften av det belopp, som skulle utgå till beslagaren.

Till stöd för detta förslag anförde styrelsen:

»I § 138 mom. 1 av tullstadgan den 1 juli 1904 (nr 35) angavs beslagare vara den, genom vilkens angivning olovlig varuinförsel eller försök därtill upptäcktes. Lagen om straff för olovlig varuinförsel ävensom förevarande lag innehålla däremot icke någon definition å beslagare. På grund av lagarnas bestämmelser om beslag torde emellertid den tull-, polis- eller lotstjänsteman, som anträffat egendom, som skall vara förverkad, vara att anse som beslagare och därför äga uppbära beslagarandel, även om, såsom ofta inträffar i fråga om större spritpartier, godset anträffats efter anvisning av annan person och även om denne senare kvarstannat å platsen och bevakat godset, till dess att tullpersonalen hunnit anlända. Särskilt i sådana fall, då enskilda personer anträffat spritpartier vid kust eller i skärgård och gjort anmälan om fyndet till vederbörande tjänsteman, hava olägenheterna av borttagandet av angivarandel gjort sig med styrka gällande. Vid ett flertal tillfällen hava ock till styrelsen inkommit klagomål med yrkande om hittelön för sålunda anträffade spritpartier. I de fall däremot, där angivelsen avsett vissa personer, som förmenats syssla med spritsmuggling, har borttagandet av angivarandelen haft mindre betydelse. Tidigare, då angivare ägde beslagarrätt, torde nämligen i sistnämnda fall angivaren sällan hava önskat framträda och göra sina anspråk på laglig beslagarandel gällande.

Därest bestämt ställe, där olovligen infört gods finnes, anvisas av enskild person, kan det synas, som om något verkligt skäl icke finnes för att tilldela beslagarandel åt den tjänsteman, som sin plikt likmätigt avhämtar godset och överlämnar det till vederbörande tullförvaltning. Godsets framskaffande och bringande i säkert förvar kan emellertid många gånger vara förenat med mycken möda, varjämte vid sådant arbete fara för angrepp från smugglares sida kan förefinnas. Styrelsen anser därför, att den som upptäcker olovligen infört gods, skäligen bör åtnjuta hälften av beslagarens andel. Då beslagare enligt förevarande paragraf

äger att utfå högst ettusen kronor, skulle andelen till den, som upptäckt godset, komma att utgöra högst femhundra kronor.»

Jämväl rikskommittén mot den olagliga rusdryckshanteringen hade i en till Kungl. Maj:t avlåten skrivelse, vilken överlämnats till styrelsen för att tagas i övervägande vid avgivande av ovanberörda yttrande, ifrågasatt, att ersättning skulle beredas angivare.

I ovannämnda skrivelse hade generaltullstyrelsen jämväl berört vissa med de gällande bestämmelserna om beslagarandelar sammanhängande tillämpningssvårigheter men på anförda skäl funnit sig icke böra, utöver ovan angivna ändring i 23 §, ifrågasätta ytterligare ändring i densamma.

I yttrande till statsrådsprotokollet i ärendet den 17 februari 1933 anförde föredragande departementschefen, att detta förslag jämte vissa andra föreslagna ändringar berörde frågor, vilka redan förut varit föremål för ingående prövning, och att, då nya omständigheter icke tillkommit, han icke funnit skäl att ingå på dessa förslag (proposition nr 188 år 1933 sid. 19).

I detta sammanhang må erinras, att under förarbetena till den proposition (nr 5 år 1933), som ligger till grund för lagen den 10 februari 1933 (nr 28) om ändrade bestämmelser i vissa fall rörande fördelning av böter m. m., förutsatts, att den i lagen stadgade begränsningen, femhundra kronor, för andel i böter m. m., skulle gälla jämväl beslagarandelar enligt varuinförsellagen och spritinförsellagen. Sedan generaltullstyrelsen i avgivet utlåtande framhållit, att en ytterligare begränsning av de beslagarandelar, som utginge enligt dessa lagar, skulle vara ägnad att menligt inverka på arbetet med smugglingens bekämpande, gjordes emellertid, i enlighet med styrelsens hemställan, i det för riksdagen framlagda lagförslaget ett tillägg av den lydelse andra stycket i lagen utvisar, varigenom från dess tillämpningsområde undantagits beslagarandelar enligt varuinförsellagen och spritinförsellagen.

De sakkunniga. I den allmänna diskussionen hava framförts ett flertal erinringar mot gällande bestämmelser om beslagarandel enligt smuggellagarna, vilka erinringar delvis äro av mera principiell innebörd, delvis rikta sig mot det sätt, varpå bestämmelserna blivit utformade.

I förstnämnda hänseende har sålunda gjorts gällande, att det ekonomiska intresse, som vore förbundet med ett större beslag, framkallat rivalitet såväl mellan de i arbetet mot smugglingen deltagande tjänstemännen inbördes som mellan de olika på förevarande område verksamma organen och att denna rivalitet menligt inverkat på arbetet. Fall hava sålunda enligt uppgift förekommit, då tjänsteman av åstundan att själv verkställa beslag och därigenom ensam komma i åtnjutande av beslagarandel visat ovillighet att för förman eller kamrater omtala erhållna upplysningar om smugglingsföretag eller att i tid påkalla erforderlig hjälp för beslags verkställande och den eller de brottsligas gripande. Sådana

yttringar av rivaliteten hava, enligt vad till de sakkunniga meddelats, särskilt kommit till synes i förhållandet till personalen inom annat organ. Sålunda lär hava inträffat, att personal, tillhörande olika organ, verkställt spaning inom samma område eller i samma syfte utan att äga kännedom om varandras åtgärder.

Vidare har anmärkts, att vederbörande, då möjlighet att verkställa ett större beslag yppat sig, mera inriktat sig på själva beslagsåtgärden än på att söka ertappa den eller de skyldiga, varigenom möjligheten att åstadkomma fällande bevisning ofta försvårats eller till och med omintetgjorts.

Vad beträffar utformningen av ifrågavarande bestämmelser har påtalats det förhållande, att andel i böter m. m. icke utgår, om beslag icke verkställts, och att således, om det olovligen införda godset i dess helhet förskingrats, dylik andel icke må åtnjutas, ehuru måhända ett betydande arbete nedlagts för uppdagandet och utredningen av den olovliga införseln. Har däremot gods tagits i beslag, utdömes andel i böter och förverkad egendoms värde samt eventuellt ersättningsbelopp, även om det beslagtagna godset utgör en obetydlig del av det olovligen införda varupartiet. Vidare har framhållits som en nackdel, att bestämmelser saknades om fördelning av beslagarandelar, då beslagarna vore flera eller då beslag verkställts av en tjänsteman men beslaget skett på grund av annan tjänstemans åtgärd eller under dennes medverkan. Slutligen har anmärkts, att maximeringsbestämmelsen föranledde svårigheter vid tillämpningen, såsom då mål rörande olovlig befattning med delar av ett större spritparti handlades vid olika tider eller vid olika domstolar.

Såsom i det föregående omnämnts, har vidare avsaknaden av rätt till angivarandel ansetts som en kännbar brist i de nuvarande bestämmelserna.

Med anledning av de anmärkningar, som sålunda och i övrigt riktats mot systemet med belagarandelar, är det påkallat, att frågan om detta systems bibehållande upptages till omprövning.

Vid den undersökning, som de sakkunniga ägnat åt denna fråga, har riktigheten av de anmärkningar, som i ovan omförmälda hänseenden framkommit mot berörda system, i huvudsak bestyrkts. Det råder sålunda icke något tvivel därom, att det med beslagarandelarna förbundna ekonomiska intresset utgjort en huvudanledning till uppkomsten och fortbeståndet av den rivalitet mellan personal inom olika övervakningsorgan, som på sina håll framträtt. Å andra sidan har dock framgått, att rätten till andel i verkställt beslag innebär ett sporrande moment av stor betydelse för effektiviteten i kampen mot smugglingen. Det är under sådana förhållanden förklarligt, att viss tvekan måste hysas om lämpligheten av att i förevarande avseende vidtaga några ändringar.

Efter övervägande av de skäl, som kunna anföras för och mot systemet

med beslagarandelar, hava de sakkunniga emellertid kommit till den uppfattningen, att detta system är behäftat med så allvarliga olägenheter, att detsamma icke lämpligen bör bibehållas, åtminstone i dess nuvarande form. Visserligen torde, om de sakkunnigas förslag till ändrad organisation av den statliga verksamheten för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m. genomföres, vissa garantier skapas för att verksamheten kommer att bedrivas på ett enhetligt och planmässigt sätt. De irritationsmoment, som systemet med beslagarandelar visat sig medföra, äro likväl av den beskaffenhet, att man icke kan fria sig från farhågan, att bibehållandet av detta system komme att utgöra ett hinder för åvägabringande av det eftersträvade samarbetet mellan alla de krafter, som äro verksamma på detta område. De sakkunniga finna sig därför böra förorda, att rätten till beslagarandelar enligt varuinförsellagen och spritinförsellagen avskaffas.

För att emellertid de ekonomiska fördelar, som äro förbundna med beslagarandelarna, ändock må komma vederbörande personal till godo, ehuru efter andra grunder och efter prövning av omständigheterna i varje särskilt fall, föreslå de sakkunniga, att beslagarandelarna, i likhet med vad som redan nu gäller i fråga om viss del av böter och värdet av förverkad egendom, ställas till vederbörande myndigheters förfogande för att användas till belöning och uppmuntran av vederbörande tjänstemän eller till ersättning för särskilda utgifter, som åsamkats dem i samband med beslag eller utredningar rörande smugglingsbrott. Till förmån för en sådan anordning kan åberopas — förutom att ovan omförmälda med det nuvarande systemet följande olägenheter bortfalla — att möjligheter därigenom beredas att, då omständigheterna giva anledning därtill och i förhållande till nedlagt arbete, av tillgängliga medel utbetala belöning till dem, som medverkat vid beslag eller uppdagande av och utredning om smugglingsbrott. Genom den ökade tillförsel av medel till ifrågavarande fonder, som med denna anordning kan förväntas, skulle ock större möjligheter erhållas för ersättningar åt enskilda angivare.

Mot en ändring av ifrågavarande bestämmelser i ovan angivna riktning kan emellertid med ett visst fog anföras det under förarbetena till spritinförsellagen åberopade skälet för den då föreslagna höjningen av beslagarandelarna, nämligen att det sporrande momentet i den, visserligen ovissa, utsikten att genom ett stort beslag kunna förvärva en avsevärd beslagarandel innebure en starkare eggelse än vissheten att i administrativ ordning få utgifterna ersatta och möjligen något därutöver. Det skall icke bestridas, att systemet med beslagarandelar ur psykologisk synpunkt har vissa fördelar i jämförelse med ett gratifikationssystem, men detta förhållande synes dock icke vara av beskaffenhet att böra tillmätas avgörande betydelse vid valet mellan de båda systemen.

Från den 1 juli 1923 intill utgången av budgetåret 1933/1934 hava till smuggelfonden influtit sammanlagt 956 877 kronor 13 öre. Under samma

tid hava gratifikationer ur smuggelfonden utbetalts med ett sammanlagt belopp av i runt tal 297 000 kronor, därav under den senaste 5-årsperioden omkring 152 600 kronor, varjämte för andra i lagen angivna ändamål tagits i anspråk ett belopp av i runt tal 507 000 kronor. Beslagarandelarna hava under budgetåren 1929/1930—1933/1934 uppgått till sammanlagt 547 306 kronor 31 öre eller således i medeltal nära 110 000 kronor för år. Därest beslagarandelarna indragas, kommer tydligen genom den ökade tillförsel av medel till smuggelfonden, som kan förväntas, ett ganska avsevärt belopp att stå till förfogande. De sakkunniga vilja i detta sammanhang betona angelägenheten av att belopp, som genom beslagarandelarnas indragning tillföras respektive fonder, bliva använda för de syften, som man med beslagarandelarna avsett att främja, nämligen till uppmuntran av tjänstemän och enskilda, som inlagt särskild förtjänst om uppdagande av brott varom här är fråga eller därvid haft särskilda kostnader.

På grund av vad sålunda anförts föreslå de sakkunniga, att 19 § varuinförsellagen och 23 § spritinförsellagen måtte på det sätt ändras, att av böter, behållna försäljningssumman för förverkad egendom samt av belopp, som utgivits i stället för sådan egendom, en tredjedel tillfaller kronan och återstoden ställes till generaltullstyrelsens, respektive överståthållarämbetets, magistrats eller länsstyrelses förfogande för att användas enligt därom meddelade föreskrifter.

De sakkunniga hänvisa till i sådant hänseende upprättade förslag till ändrad lydelse av ifrågavarande paragrafer. Såsom av berörda förslag framgår, har i enlighet med den princip i fråga om ny lags giltighetsområde, som numera torde tillämpas av högsta domstolen, föreslagits en övergångsbestämmelse av innehåll, att den nya lagen icke skall äga tillämpning i mål, däri sakfällande utslag meddelats före lagens ikraftträdande. I avseende härå åberopas ett av lagrådet den 30 december 1932 avgivet utlåtande över ett till lagrådet remitterat förslag till lag om ändrade bestämmelser i vissa fall rörande fördelning av böter m. m. (proposition nr 5 år 1933 sid. 16).

Hejdande av transportmedel.

(20 § tullstadgan.)

Enligt 9 § tullstadgan den 7 oktober 1927 (nr 391) är transportmedel, som befinner sig inom tullområdet, underkastat tullkontroll till förhindrande av att otillåten trafik bedrives med transportmedlet. Transportmedel, som går i inrikestrafik, är i regel befriat från tullkontroll. Denna befrielse skall dock enligt sista stycket i paragrafen icke innefatta frihet från sådan allmän tillsyn, som må påkallas av tullverkets kontroll därå, att trafiken inom tullområdet icke obehörigen bedrives och att olovligen infört gods icke medföres. Närmare bestämmelser om tullkontrol-

lens utövande äro meddelade i 16—31 §§ tullstadgan. Enligt 20 § äger sålunda tulltjänsteman, därest tjänstgöringen sådant påkallar, bl. a. låta inom tullområdet *i trakterna intill rikets landgräns* hejda fordon och resande, som färdas till lands annorledes än med bantåg. Tecken att stanna gives genom muntlig anmaning eller medelst visselpipa eller på annat oförtydbart sätt. Straffet för underlåtenhet att ställa sig till efterrättelse vad tulltjänsteman med stöd av berörda bestämmelse fordrar eller påbjuder är enligt 213 § tullstadgan böter från och med tjugo till och med femhundra kronor.

Rätt att hejda fordon för utövande av tullkontroll enligt tullstadgan är sålunda begränsad till trakterna vid rikets landgräns. Då på sina håll tvekan lärer råda, huruvida tulltjänsteman, som med stöd av 11 § varuinförsellagen och 9 § spritinförsellagen verkställer undersökning angående brott som i dessa lagar avses, äger för sådan undersökning hejda fordon annorstädes än i trakterna vid landgränsen, vilja de sakkunniga såsom sin mening framhålla, att den tulltjänsteman enligt berörda lagrum tillagda undersökningsrätten angående nämnda brott torde få anses innefatta samtliga åtgärder, som erfordras för undersökning huruvida brott begåtts eller för utredning av begånget brott, sålunda jämväl hejdande av fordon, varhelst detsamma anträffats inom tullområdet.

Transporten av insmugglad sprit från ort, där spriten ilandförts, till konsumtionsorten verkställes, såsom förut framhållits, ofta med automobil. Bevakningen av vägar, å vilka sprittransporterna vanligen förekomma, ingår därför som en viktig del i landbevakningens uppgifter. Då sådan bevakning anordnas — ofta nattetid — brukar varje passerande bil, som synes misstänkt, hejdas för undersökning, huruvida smuggelgods medföres. Därvid inträffar icke sällan, att förare av automobil, som användes i olovliga ärenden, underlåter att efterkomma stoppsignal och i stället ökar hastigheten för att om möjligt undkomma bevakningspersonalen.

Att straffbestämmelse för ett dylikt öppet trotsande av en av tjänsteman vidtagen åtgärd saknas i andra fall, än som avses i 20 § tullstadgan, synes icke tillfredsställande. De sakkunniga hava därför funnit sig böra ifrågasätta, att straffansvar stadgas för underlåtenhet att stanna fordon, oavsett var inom tullområdet fordonet anträffas, och att i sådant syfte den nuvarande inskränkningen i fråga om rätten att hejda fordon för utövande av tullkontroll enligt tullstadgan borttages. Såvitt de sakkunniga kunna finna, torde ur trafikens synpunkt icke något vara att erinra mot den ifrågasatta utvidgningen av den i tullstadgan medgivna rätten att hejda transportmedel, enär den lojala trafiken i mycket ringa grad lärer komma att beröras därav.

De sakkunniga föreslå alltså, att 20 § tullstadgan måtte ändras i enlighet med vad sålunda anförts. Förslag till ändrad lydelse av paragrafen har av de sakkunniga upprättats.

Undantag från hastighetsbestämmelserna i fråga om tullverkets motorfordon.

(18 § 4 mom. motorfordonsförordningen.)

Enligt 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) skall vid framförande av automobil hastigheten städse anpassas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. Automobil må ingenstädes framföras med större hastighet än att automobilen under alla omständigheter kan stannas, innan en tredjedel av den framför varande överskådliga och fria delen av körbanan tillryggalagts. Inom tättbebyggt samhälle gäller enligt 2 mom. i samma paragraf viss maximihastighet. Ifrågavarande bestämmelser äro tillämpliga jämväl i avseende å motorcykel, varom i 34 § sägs. Den som framför automobil eller sådan motorcykel med större hastighet än som i varje fall är medgiven straffas med böter eller i vissa fall med fängelse.

Från föreskrifterna i 18 § gälla enligt 4 mom. i paragrafen undantag för vissa automobiler, däribland automobil, som användes av polisman i tjänsteutövning.

Under tullverkets arbete mot spritsmugglingen inträffar icke sällan vid prejning av automobil, att föraren därå söker undkomma tullpersonalen genom att framföra automobilen med högsta möjliga hastighet. Därest tulltjänsteman, som med automobil upptager förföljandet, skulle nödgas strängt iakttaga gällande hastighetsbestämmelser, skulle följden ofta bliva, att den förföljda bilen eller dess besättning undkomme. Även efter genomförandet av de sakkunnigas förslag om inrättande av tullpolis torde förekomma, att vägbevakning utföres av tullpersonal utan att någon polisman därvid medföljer. De sakkunniga anse därför påkallat, att undantag från dessa bestämmelser stadgas jämväl för automobil, som användes av tulltjänsteman i tjänsteutövning, i enlighet varmed förslag till ändrad lydelse av 18 § 4 mom. motorfordonsförordningen upprättats.

X. Ekonomisk utredning.

Personalkostnader. Enligt de sakkunnigas förslag skulle för kustbevakningen å generaltullstyrelsens stat uppföras följande tjänster, nämligen

Befattning	Lönegrad
Tjänstemän å ordinarie stat:	
1 kustbevakningsdirektör, arvode enligt 5 § i avlöningsreglementet	—
1 kontorsbiträde	B 4
1 skrivbiträde	B 2

Befattning	Lönegrad
Tjänstemän å extra stat:	
1 byråingenjör	B 26
1 byråinspektör	B 26
1 tullpolisintendent	B 26
1 notarie	B 21

Kostnaderna för avlöning, beräknad enligt högsta förekommande löneklass å G-ort men efter avdrag av pensionsavgifter enligt civila tjänstepensionsreglementet, provisoriskt dyrortstillägg samt dyrtidstillägg efter 9 procent uppskattas till följande belopp:

avlöningar till ordinarie tjänstemän (1 × 12 580 + 1 × 2 943 + 1 × 2 637)	kronor	18 160
avlöningar till tjänstemän å extra stat (3 × 9 237 + 1 × 7 020)	»	34 731
provisoriskt dyrortstillägg	»	1 146
dyrtidstillägg (utan barntillägg)	»	4 196
Summa kronor		**58 233.**

Efter enahanda grunder kunna kostnaderna för avlöningar m. m. åt kustbevakningsinspektören samt den å hans expedition anställda ordinarie eller mera stadigvarande använda icke-ordinarie personalen upptagas till nedanstående belopp:

avlöningar till ordinarie tjänstemän (1 × 9 640 + 1 × 2 943)	kronor	12 583
avlöningar till tjänstemän å extra stat (1 × 8 325)	»	8 325
avlöningar till övrig icke-ordinarie personal (approximativt)	»	15 000
provisoriskt dyrortstillägg	»	560
dyrtidstillägg (utan barntillägg)	»	2 415
Summa kronor		**38 883.**

Beträffande kustbevakningen i övrigt skulle enligt de sakkunnigas förslag uppföras följande tjänster, nämligen

Befattning	Lönegrad
Tjänstemän å ordinarie stat:	
4 kammarskrivare	B 16
33 kustöveruppsyningsmän	B 12
93 kustuppsyningsmän	B 8
219 kustvakter	B 6
4 skrivbiträden	B 2
Tjänstemän å extra stat:	
3 befälhavare	B 20
3 förste styrmän	B 15.

Utöver denna personalstyrka skulle finnas dels 4 kustchefer, till vilka avlöning skulle utgå i form av arvode, dels 80 extra ordinarie och extra kustvakter.

De orter, å vilka kustbevakningspersonal är placerad, äro i regel hänförliga till de lägsta ortsgrupperna. Vid beräkningen av avlöningskostnaderna hava de sakkunniga därför ansett sig kunna utgå från de för ortsgruppen C bestämda avlöningsbeloppen, vilket beräkningssätt synes leda till ett verkligheten närmast liggande resultat. I fråga om de för kustchefsexpeditionerna avsedda kammarskrivarna och skrivbiträdena har dock avlöningen uträknats enligt ortsgrupp G. Avlöningarna till ordinarie befattningshavare samt befattningshavare å extra stat hava beräknats enligt högsta förekommande löneklass men efter avdrag av pensionsavgifter. I fråga om icke-ordinarie kustvakter har med hänsyn till svårigheten att bestämma antalet extra ordinarie respektive extra befattningshavare avlöningsbeloppet uträknats på det sättet, att till grund för beräkningen lagts löneklass 5 eller en löneklass högre än den, efter vilken avlöning till icke-ordinarie kustbevakningsbiträden för närvarande synes i genomsnitt utgå. Från det provisoriska dyrortstillägget torde kunna bortses vid ifrågavarande beräkningar. Då enligt de sakkunnigas förslag skulle finnas sammanlagt 18 tullkryssare och 6 tullracer, upptagas 24 arvoden till befälhavare och motorskötare å dylika farkoster. Kostnaderna för avlöning åt personal, som erfordras för de tre kustbevakningsfartygen, hava beräknats approximativt med utgångspunkt från de nuvarande kostnaderna för bemanning av »Triton».

I enlighet härmed beräknas kostnaderna för avlöning m. m. till befattningshavare vid kustbevakningen till följande belopp:

avlöningar till ordinarie tjänstemän (4 × 5 907 + 33 × 3 882 + 93 × 3 081 + 219 × 2 769 + 4 × 2 637)	kronor	1 055 226
avlöningar till tjänstemän å extra stat (3 × 5 778 + 3 × 4 494)	»	30 816
arvoden till kustchefer (1 × 9 000 + 3 × 8 500)	»	34 500
arvoden till befälhavare och motorskötare å tullkryssare och tullracer (24 × 400 + 24 × 200)	»	14 400
avlöningar till icke-ordinarie befattningshavare (80 × 2 160)	»	172 800
dyrtidstillägg (utan barntillägg)	»	117 600
avlöningar till förhyrd personal å tre kustbevakningsfartyg (efter avdrag av avlöning till befälhavare och förste styrmän)	»	93 000
	Summa kronor	**1 518 342.**

Mot de sålunda upptagna kostnaderna svara följande kostnader för den nuvarande organisationen, beräknade enligt enahanda grunder:

avlöningar till ordinarie tjänstemän (22 × 3 882 + 55 × 3 081 + 53 × 2 925 + 165 × 2 769 + 54 × 2 640)	kronor	1 009 329
avlöningar till icke-ordinarie befattningshavare (181 × 2 028)	»	367 068
avlöning till en tulldetektiv	»	7 800
dyrtidstillägg (utan barntillägg)	»	123 800
bemanning av »Triton» och »Skagerak»	»	82 600
bemanning av en vedettbåt och en torpedbåt	»	89 000
	Summa kronor	**1 679 597.**

Den totala kostnaden för kustbevakningspersonalen efter genomförande av de sakkunnigas förslag skulle alltså uppgå till (58 233 + 1 518 342 =) 1 576 575 kronor, medan de nuvarande kostnaderna beräknas till (38 883 + 1 679 597 =) 1 718 480 kronor. Förslaget innebär sålunda i fråga om personalkostnaderna en minskning med 141 905 kronor. Hänsyn har härvid icke tagits till i vad mån den ändrade organisationen kan inverka på pensioneringskostnaderna.

Med ledning av från statspolisintendenten erhållna uppgifter angående kostnaderna för kriminalpolismän vid statspolisen i vissa städer under år 1934 beräknas kostnaderna för avlöning och särskilda löneförmåner till tullpolisen uppgå till 164 300 kronor, varav till åtta kriminalöverkonstaplar 50 900 kronor och till tjugoen kriminalkonstaplar 113 400 kronor. Härtill kommer ersättning för pensioneringskostnader med respektive 7 000 och 15 400 kronor eller tillhopa 22 400 kronor. Årskostnaderna för ersättning åt vissa städer för tillhandahållande av tullpolis skulle följaktligen utgöra sammanlagt 186 700 kronor.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle till särskilda åtgärder för bekämpande av lönnbränning m. m. erfordras ett belopp av 30 000 kronor. Under förutsättning att kostnaden för tullpolisen bestrides ur det under sjunde huvudtiteln anvisade reservationsanslaget till särskilda åtgärder för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m., skulle det å femte huvudtiteln uppförda anslaget till särskild polisverksamhet för uppdagande av olovlig införsel av spritdrycker, lönnbränning m. m. kunna nedsättas från 200 000 kronor, med vilket belopp anslaget är uppfört under innevarande budgetår, till 30 000 kronor.

Kostnader för nyanskaffning av viss materiel. Enligt de sakkunnigas förslag skulle anskaffas dels 2 tullkryssare av typ II, 6 tullkryssare av typ III, 3 tullracer och 1 snabbgående, för »Triton» avsedd båt, dels ock 9 automobiler, varjämte 4 fartygsstationer och 1 landstation för kortvåg borde anläggas.

Såsom förut framhållits hava de sakkunniga icke föranstaltat om upprättande av förslag till båttyper. En beräkning av kostnaderna för anskaffning av ifrågavarande båtmateriel måste därför bliva i hög grad approximativ. Med ledning av kostnaderna för den under senare åren anskaffade materielen torde emellertid anskaffningskostnaderna för den nu föreslagna materielen kunna upptagas till följande belopp:

2 tullkryssare av typ II	kronor	200 000
6 » » » III	»	420 000
3 tullracer	»	150 000
1 snabbgående båt för »Triton»	»	35 000
9 automobiler	»	45 000
5 kortvågsstationer	»	30 000
Summa kronor		**880 000.**

Vid genomförande av de sakkunnigas förslag uppkomma vidare kostnader för anskaffande av möbler och annan inredning för kustchefsexpeditionerna. Dessa kostnader uppskattas till 15 000 kronor.

Engångskostnaderna torde alltså kunna upptagas till 895 000 kronor.

Underhålls- och driftkostnader. Underhålls- och driftkostnaderna för kustbevakningens fortskaffningsmateriel, vilka bestridas dels från en å tullverkets omkostnadsstat uppförd anslagspost till drift och underhåll av viss fortskaffningsmateriel, dels från reservationsanslaget till särskilda åtgärder för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m., uppgingo under budgetåret 1933/1934 till omkring 37 400 respektive 330 000 kronor.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle antalet mot lega hållna tulljakter och andra motorbåtar minskas från 95 till 65. Kostnaden för drift av denna fortskaffningsmateriel, vilken kostnad bestrides från nyssnämnda anslagspost, kan beräknas till omkring 30 000 kronor, i följd varav här skulle uppstå en besparing om 7 400 kronor.

En beräkning av underhålls- och driftkostnaderna för kustbevakningens materiel i övrigt möter vissa svårigheter. Med ledning av kostnaderna för den nuvarande materielen torde desamma kunna upptagas på följande sätt:

3	kustbevakningsfartyg (»Triton», »Skagerak» samt ytterligare ett till anskaffning ifrågasatt fartyg)	kronor	100 000
1	tullkryssare av typ I	»	15 000
5	» » » II	»	60 000
12	» » » III	»	120 000
6	tullracer	»	60 000
34	automobiler	»	68 000
		Summa kronor	**423 000.**

Övriga kostnader. Kostnaderna för *legor* åt kustbevakningstjänstemän för hållande av fortskaffningsmateriel uppgingo under budgetåret 1933/1934 till omkring 84 800 kronor. Med hänsyn till den minskning av antalet mot lega hållna fortskaffningsmedel, som de sakkunnigas förslag innebär, torde kostnaderna för ifrågavarande ändamål kunna beräknas till allenast 65 000 kronor.

I *traktamentsersättningar* utbetaltes under budgetåret 1933/1934 från anslaget till särskilda åtgärder för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m. omkring 134 400 kronor. De ändrade bestämmelser angående ersättningar enligt tullverkets resereglemente och tilläggsbestämmelserna därtill, som de sakkunniga ifrågasatt, torde medföra någon minskning i denna utgiftspost. Å andra sidan tillkomma traktamentsersättningar åt polismän, vilka tjänstgöra såsom tullpolis. Kostnaderna här-

för, vilka torde böra utgå av berörda anslag, äro givetvis svårberäkneliga men synas kunna upptagas till 30 000 kronor. För ifrågavarande ändamål torde böra beräknas ett belopp av 150 000 kronor.

Till hyra av *expeditionslokaler* för kustchefsexpeditionerna i Umeå, Stockholm, Malmö och Göteborg samt städning, eldning, lyse m. m. beräknas ett belopp av 12 000 kronor.

Under antagande att två kustöveruppsyningsmanskurser och två motorskötarekurser anordnas under en tidsperiod av fem år, torde de sakkunnigas förslag angående utbildning av kustbevakningspersonal medföra en ökning av kostnaderna för *utbildning* av tullpersonal med omkring 10 000 kronor årligen.

Kostnaden för *försäkring* å tullverkets motorfordon uppskattas till omkring 11 500 kronor. Efter avdrag av ersättningar på grund av försäkringarna torde nettokostnaden kunna beräknas till förslagsvis 7 000 kronor.

I fråga om övriga kostnader för kustbevakningens verksamhet, såsom för expenser, underhåll av reservdelslager, byggnader m. m., torde de sakkunnigas förslag icke medföra någon nämnvärd förskjutning, varför dessa kostnader här torde kunna lämnas åsido.

Sammanfattning. Genom att sammanställa de i det föregående upptagna posterna erhålles följande tabell, vilken utvisar i vad mån de sakkunnigas förslag innebär ökning eller minskning i förhållande till de nuvarande kostnaderna:

	Enligt de sakkunnigas förslag	Nuvarande kostnader	Ökning (+) minskning (—)
Personalkostnader:			
generaltullstyrelsen	58 233	38 883	+ 19 350
kustbevakningen	1 518 342	1 679 597	— 161 255
tullpolisen	186 700	—	+ 186 700
särskild polisverksamhet	30 000	200 000	— 170 000
Tillhopa kronor	**1 793 275**	**1 918 480**	**— 125 205**
Vissa andra kostnader:			
driftkostnad för legomateriel	30 000	37 400	— 7 400
underhålls- och driftkostnader	423 000	330 000	+ 93 000
legor	65 000	84 800	— 19 800
vissa traktamentsersättningar	150 000	134 400	+ 15 600
expeditionslokaler	12 000	—	+ 12 000
utbildning av kustbevakningspersonal	10 000	—	+ 10 000
försäkringar å motorfordon	7 000	—	+ 7 000
Tillhopa kronor	**697 000**	**586 600**	**+ 110 400**
Totalsumma kronor	**2 490 275**	**2 505 080**	**— 14 805.**

Såsom av tabellen framgår, skulle genomförandet av de sakkunnigas förslag medföra en minskning av de nuvarande kostnaderna för kustbevakningen och den särskilda polisverksamheten för uppdagande av olovlig införsel av spritdrycker, lönnbränning m. m. med omkring 14 800 kronor årligen.

Det må anmärkas, att ovan upptagna totalsumma omfattar endast sådana kostnader, i fråga om vilka förevarande förslag innebär förändringar, och att densamma således icke är att anse såsom en slutsumma för samtliga med kustbevakningen förenade kostnader.

Förslag till kungörelse angående ändring i vissa delar av instruktionen för generaltullstyrelsen den 22 december 1922 (nr 625).

Härigenom förordnas, att §§ 4 och 7, § 8 mom. 1, § 16 mom. 1 och 2 samt § 21 mom. 1 instruktionen för generaltullstyrelsen den 22 december 1922 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

§ 4.

Generaltullstyrelsen består av generaltulldirektören, såsom chef för tullverket, samt fem byråchefer, vilka äro ledamöter och föredragande i styrelsen ävensom chefer, en för kanslibyrån, en för personalbyrån, en för kameralbyrån, en för revisionsbyrån och en för tullbehandlingsbyrån.

Vid behandling i styrelsen av kustbevakningen rörande ärende ingår kustbevakningsdirektören såsom ledamot av styrelsen. Beträffande skyldighet för honom att föredraga vissa dylika ärenden i styrelsen är stadgat i § 7.

Generaltulldirektören äger förordna annan vid tullverket anställd tjänsteman att föredraga visst ärende eller viss grupp av ärenden. Sålunda förordnad tjänsteman ingår, vad dylika ärenden beträffar, såsom ledamot av styrelsen.

§ 7.

Mom. 1. Byråchef åligger — — — till byråchefstjänst.

Mom. 2. Kustbevakningsdirektören åligger att bereda och inför styrelsen föredraga eller själv avgöra de ärenden, som röra kustbevakningen och vilkas handläggning icke enligt arbetsordningen eller särskilt beslut tillkommer annan tjänsteman, ävensom att närmast under generaltullstyrelsen utöva chefskapet över kustbevakningen samt handleda och övervaka kustbevakningens arbete.

Mom. 3. För tjänsteman, som jämlikt § 4 ingår såsom ledamot i styrelsen, gälle i tillämpliga delar vad i mom. 1 stadgas i fråga om byråchef.

§ 8.

Mom. 1. För utövande — — — för tullverket.

Särskilt åligger — — — och förökas.

Kustbevakningsdirektören åligger att efter anmälan hos styrelsen företaga tjänsteresor för övervakande av kustbevakningens vederbörliga ef-

fektivitet; börande därvid i främsta rummet tillses, att alla anordningar för bevakningens bestridande inom de särskilda kustdistrikten äro i största möjliga mån lämpliga och att kustbevakningens båt- och annan fortskaffningsmateriel befinnes i fullgott skick och av personalen väl vårdas.

§ 16.

Mom. 1. Utan föregående — — — anmälan verkställas.

Utan föredragning må även

1:o) kanslibyråchefen eller, efter styrelsens beprövande, en av sekreterarna eller annan tjänsteman med för sekreterare föreskriven kompetens meddela föreskrifter angående befordrande till verkställighet av eller talans fullföljande mot utslag i tullrättegångsmål;

2:o) tullbehandlingsbyråchefen inhämta erforderliga yttranden i tekniska ärenden från sakkunniga personer utom tullverket ävensom ombesörja meddelande till allmän kännedom av styrelsens beslut i tullbehandlingsfrågor;

3:o) kustbevakningsdirektören

dels genom order till chef för kustdistrikt eller befälhavare å farkost, som lyder direkt under styrelsen, meddela sådana detaljföreskrifter angående bevakningstjänstens bedrivande, som utgöra omedelbar tillämpning av styrelsens beslut eller av gällande reglementen och instruktioner,

dels ock besluta angående upphandling för kustbevakningens behov och utförande av reparationer eller arbeten å kustbevakningens materiel samt angående andra nödiga utgifter för bevakningstjänstens behöriga bedrivande, allt i den mån kostnaden i varje särskilt fall beräknas icke överstiga femhundra kronor.

Mom. 2. Genom arbetsordningen eller särskilt beslut äger styrelsen överlämna åt byråchef, kustbevakningsdirektören, chefen för statistiska avdelningen, sekreterare, kamreraren, förste revisor eller byråinspektör att avgöra viss grupp av ärenden, vilka ankomma på styrelsens handläggning, men icke äro av beskaffenhet att i varje fall påkalla styrelsens egen prövning. Styrelsens beslut härom skall anmälas hos Kungl. Maj:t.

Finner generaltulldirektören — — — i ärendet.

§ 21.

Mom. 1. Generaltulldirektören förordnas — — — i sänder.

Kustbevakningsdirektören förordnas av Kungl. Maj:t efter förslag av generaltulldirektören likaledes för en tid av högst sex år i sänder.

Tjänstemän, tillhörande — — — av generaltullstyrelsen.

Kustchefer förordnas av generaltullstyrelsen för en tid av högst tre år i sänder.

Övriga i — — — medels konstitutorial.

Denna kungörelse träder i kraft den

Förslag till ändrad lydelse av § 6 i Kungl. Maj:ts brev till generaltullstyrelsen den 20 juli 1925 angående särskilda bestämmelser om resekostnads- och traktamentsersättning vid tullverket.

§ 6.

Mom. 1. För tjänsteförrättningar och därav föranledda resor vid kust- eller gränsbevakningen inom tjänstgöringsområdet men utom bostadsorten eller, där förrättningen fullgöres å fortskaffningsmateriell, som i § 2 sägs, utom dess förläggningsort, må tjänsteman, i den mån generaltullstyrelsen finner förhållandena sådant påkalla, kunna få uppbära traktamentsersättning, därest frånvaron från bostadsorten eller förläggningsorten omfattat minst sex timmar eller, vid tjänstgöring å kustbevakningsfarkost, minst aderton timmar i oavbruten följd eller i därmed, efter generaltullstyrelsens beprövande, likvärdigt sammanhang samt att tjänstgöringen utsträckts till plats, belägen på längre avstånd från bostads- eller förläggningsorten än tre kilometer.

Mom. 2. Traktamentsersättning, som i mom. 1 avses, utgår med högst ett belopp, motsvarande 50 procent av traktamentsersättningen enligt allmänna resereglementet, beräknad särskilt för dag och för natt; dock att, där tjänstemannen nödgats anlita nattkvarter utom bostads- eller förläggningsorten eller tjänstgöringen fullgöres å automobil eller motorcykel, traktamentsersättning må, efter generaltullstyrelsens bestämmande, kunna utgå med oavkortat belopp.

Förslag till lag om tullpolis.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Konungen äger i fråga om stad, som på grund av stadgandet i 6 § första stycket lagen om polisväsendet i riket eller eljest inrättar kriminalpolisavdelning, förordna, att ett bestämt antal av stadens kriminalpolismän i särskilda tjänstegrader skall användas för verkställande av spaning och annan undersökning angående olovlig införsel av spritdrycker och vin eller andra varor, olovlig befattning med spritdrycker och vin, som olovligen införts, ävensom annan olovlig rusdrycks- eller sprithantering.

För sådan tjänstgöring avsedda polismän till föreskrivet antal skola ställas till tullverkets förfogande samt sammanföras till en särskild avdelning *(tullpolisavdelning)*. Närmare föreskrifter angående anordnande av sådan avdelning meddelas av Konungen.

2 §.

Expeditionslokal med möbler och inredning i övrigt, som må erfordras för tullpolisavdelning, samt beväpning och annan utrustning åt personal, som tjänstgör såsom tullpolis, ävensom för sådan tjänstgöring erforderlig materiel tillhandahållas av statsverket.

3 §.

Stad, som jämlikt 1 § skall tillhandahålla tullpolis, gottgöres av statsverket så stor del av stadens kostnader för avlöning, pensionering, begravningshjälp och andra förmåner åt polispersonalen i särskilda tjänstegrader, som belöper å det bestämda antalet tullpolismän i motsvarande grader. Vid bestämmandet av staden tillkommande gottgörelse skola de beräkningsgrunder tillämpas, som av Konungen fastställts i fråga om ersättning till stad, som har att tillhandahålla statspolis. Kostnader, som eljest uppkomma för verksamheten såsom tullpolis, bestridas av statsmedel.

Denna lag träder i kraft den

Förslag till kungörelse angående tullpolisen.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

I stad, där jämlikt Kungl. Maj:ts med stöd av lagen om tullpolis meddelade förordnande tullpolisavdelning skall finnas, skall polischefen till denna avdelning kommendera polismän ur stadens poliskår till det antal och i de tjänstegrader, som Kungl. Maj:t bestämt.

2 §.

Där ej särskilda omständigheter till annat föranleda, skola de polismän, som kommenderas till tullpolisavdelning, vara ordinarie innehavare av motsvarande befattningar och skola sådana kommenderingar ske för tre år varje gång. Innan dylik kommendering äger rum, skall frågan hava varit underställd generaltullstyrelsen. Kommendering må icke ske utan styrelsens godkännande.

Därest till tullpolisavdelning kommenderad polisman av generaltullstyrelsen finnes uppenbart olämplig för tjänstgöringen såsom tullpolis, skall, utan hinder av vad i första stycket stadgas, kommenderingen återkallas.

Vad i första stycket stadgas skall icke äga tillämpning vid förordnande av vikarie eller ersättare jämlikt 3 § för tid, ej överstigande en månad.

3 §.

Åtnjuter polisman ledighet under tjänstgöring i befälsställning å tullpolisavdelning, må, där vikarie anses erforderlig, annan å avdelningen kommenderad polisman därtill förordnas.

Därest polisman av annan anledning än sjukdom eller semester under tjänstgöring å tullpolisavdelning åtnjuter ledighet över sex dagar, skall särskild ersättare för honom eller, därest han tjänstgör i befälsställning och annan polisman å avdelningen förordnats till vikarie, ersättare för denne kommenderas till avdelningen. Åtnjuter polisman å avdelningen ledighet för sjukdom eller semester, skall särskild ersättare ställas till förfogande i det fall, att polismannen tjänstgör i befälsställning och annat befäl ej under ledigheten finnes å avdelningen samt dit kommenderad polisman icke lämpligen kan förordnas till vikarie ävensom eljest där det finnes erforderligt för verksamhetens behöriga bedrivande.

Har polisman vid kommendering å tullpolisavdelning under loppet av ett år åtnjutit sjukledighet sammanlagt sex månader, skall utan hinder av bestämmelserna i 2 § kommenderingen återkallas.

4 §.

Tjänstgöringsområde för tullpolisavdelning bestämmes av Kungl. Maj:t. Då för fullföljd av påbörjad spaning eller eljest anledning därtill föreligger, må avdelningens verksamhet utsträckas utom tjänstgöringsområdet.

5 §.

Tullpolisen skall i första hand användas för spaning och annan undersökning angående olovlig införsel av spritdrycker och vin eller andra varor ävensom olovlig befattning med spritdrycker och vin, som olovligen införts.

I den mån omständigheterna det medgiva, skall tullpolisen därjämte verkställa spaning och undersökning angående olovlig tillverkning av brännvin, olovlig försäljning av rusdrycker samt annan olovlig rusdrycks- eller sprithantering. Då sådan polisverksamhet äger rum utom den stad, där tullpolisavdelningen är förlagd, skall densamma bedrivas i samråd med polismyndigheten på orten. Närmare föreskrifter i sådant hänseende skola, i samråd med kustchefen inom det distrikt där tullpolisavdelningen är förlagd, meddelas beträffande landsbygden och stad, där kriminalpolisavdelning icke finnes, av landsfogden och i annan stad av polischefen.

6 §.

Personal, som kommenderats till tullpolisavdelning, är i frågor som röra tjänstgöringens allmänna ordnande samt avdelningens verksamhet för uppdagande av brott mot lagen om straff för olovlig varuinförsel eller 1 kap. i lagen med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin underställd kustchefen i det distrikt, inom vilket avdelningen är förlagd.

Med de inskränkningar, som följa av denna kungörelse eller eljest meddelade föreskrifter, har polischefen i staden chefskapet även över personal, som kommenderats till tullpolisen. Med enahanda inskränkningar skola jämväl i övrigt för sådan personal i tillämpliga delar gälla de för stadens polispersonal i allmänhet meddelade bestämmelser.

7 §.

Föreståndare för tullpolisavdelning är för avdelning med endast en överkonstapel denne samt för annan avdelning den överkonstapel, som polischefen bestämt.

8 §.

Den närmaste ledningen av tullpolisavdelningens verksamhet ankommer å avdelningens föreståndare, som därvid särskilt tillkommer:

att tillse att personalen på lämpligaste sätt utnyttjas för sina uppgifter och ordentligen fullgör sina skyldigheter i enlighet med utfärdade föreskrifter;

att sörja för att samarbete upprätthålles med annan polispersonal samt kustbevakningspersonalen;

att rörande verksamheten föra eller låta föra dagbok, vari för varje dag antecknas de särskilda polismännens huvudsakliga tjänstgöring;

att till kustchefen avgiva de anmälningar och rapporter, vartill verksamheten giver anledning; samt

att tillse att personalens resor ske på sådant sätt, att icke onödiga kostnader för rese- och traktamentsersättningar eller eljest åsamkas statsverket.

9 §.

Har polisman tjänstgjort såsom tullpolis utom det polisdistrikt, i vilket han är anställd, utgår av statsmedel resekostnads- och traktamentsersättning enligt allmänna resereglementet med de jämkningar, som angivas i andra stycket.

Traktamentsersättning utgår icke, då högst sex timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning. Då mer än sex timmar men högst fyrtioåtta timmar tagits i anspråk, utgår för tid, som överskjuter sex timmar, oberoende av tiden på dygnet, traktamentsersättning med 30 öre för hel eller påbörjad timme. Har frånvaron utom polisdistriktet omfattat mer än fyrtioåtta timmar i oavbruten följd, utgår traktamentsersättning för tid, som överskjuter detta timantal och infaller å dag eller natt varunder ersättning uppbäres enligt nyss angiven grund, med 40 öre för timme, men för tid därefter med oavkortat belopp enligt allmänna resereglementet. Därest särskilt nattkvarter utom bostadsorten måst anlitas, må traktamentsersättning för natt i varje fall uppbäras med oavkortat belopp enligt allmänna resereglementet.

Räkning å ersättning enligt denna paragraf bör avgivas till chefen för vederbörande kustdistrikt. Närmare bestämmelser om granskning av sådan räkning samt om utbetalning av därvid godkänt belopp meddelas av generaltullstyrelsen.

Denna kungörelse träder i kraft den ; dock att dessförinnan må företagas de förberedande åtgärder, som erfordras för tullpolisorganisationens ikraftträdande nämnda dag.

Förslag till kungörelse angående ändrad lydelse av 9 § polisreglementet för riket den 26 september 1925 (nr 407).

Härigenom förordnas, att 9 § polisreglementet för riket den 26 september 1925 skall erhålla följande ändrade lydelse:

9 §.

Befattningshavare har — — — åligga honom.

Polisman är skyldig att tjänstgöra ej mindre inom det område för vilket han är anställd, än även å ort dit han enligt 6 eller 7 § i detta reglemente eller jämlikt kungörelsen angående stats- och reservpolisen eller kungörelsen angående tullpolisen beordrats.

Polisman äger — — — är anställd.

Denna kungörelse träder i kraft den

Förslag till kungörelse angående utbetalning av ersättning till stad för tillhandahållande av tullpolis.

Härigenom förordnas som följer:

I fråga om utbetalning av ersättning till stad, som har att tillhandahålla tullpolis, skall vad i kungörelsen den 24 november 1932 (nr 532) angående statsbidrag till polisväsendet stadgas äga motsvarande tillämpning, dock under iakttagande *att* vad i kungörelsen sägs om länsstyrelse i stället skall gälla generaltullstyrelsen, *att* rekvisition av ersättning skall vara försedd med intyg om granskning av polischefen i vederbörande polisdistrikt samt kustchefen i det distrikt, där tullpolisavdelningen är förlagd, samt *att* ersättningen skall utanordnas från det å riksstaten under sjunde huvudtiteln uppförda reservationsanslaget till särskilda åtgärder för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m.

Denna kungörelse träder i kraft den

Förslag till lag angående ändrad lydelse av 19 § lagen den 8 juni 1923 (nr 147) om straff för olovlig varuinförsel.

Härigenom förordnas, att 19 § lagen den 8 juni 1923 om straff för olovlig varuinförsel skall erhålla följande ändrade lydelse:

19 §.

Av böter, som ådömas enligt denna lag, så ock av behållna försäljningssumman för förverkad egendom eller av belopp, som jämlikt 8 § utgivits i stället för sådan egendom, skall en tredjedel tillfalla kronan och återstoden ställas till generaltullstyrelsens förfogande att användas till uppmuntran av tulltjänstemän och polismän, som ådagalagt synnerligt nit vid beivrande av olovlig varuinförsel, eller till särskilda åtgärder för motverkande av sådan införsel.

Denna lag träder i kraft den ; dock att, om dessförinnan sakfällande utslag meddelats, lagen icke skall tillämpas.

Förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin.

Härigenom förordnas, att 1 § 4 mom., 5 § 1 mom., 10 § 1 mom., 22 § samt 23 § 1 och 2 mom. lagen den 20 juni 1924 med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives ävensom att 23 § 5 mom. skall upphöra att gälla:

1 §.

4 mom. Förövas olovlig införsel av spritdrycker eller vin av den, som en eller flera gånger fällts till straff för enahanda brott eller för brott, som avses i 5 eller 10 § i denna lag eller i 74 § 1 mom. i förordningen angående försäljning av rusdrycker eller i 30 § 1 mom. eller 31 § 2 mom. i förordningen angående tillverkning och beskattning av brännvin eller i 22 § 1 mom. eller 23 § 1 mom. i förordningen angående handel med skattefri sprit eller i 11 § 1 mom. första stycket eller 2 mom. första stycket i förordningen angående vissa alkoholhaltiga preparat m. m. skall till fängelse eller till straffarbete i högst två år dömas. Har införseln — — — ovan stadgas.

Förövas olovlig — — — böter dömas.

5 §.

1 mom. Var som — — — stycket stadgas.

Kan den — — — ansvar fri.

Förövas brott, som i detta mom. avses, av den, som förut fällts till straff för enahanda brott eller för brott, som avses i 1 eller 10 § i denna lag eller i 74 § 1 mom. i förordningen angående försäljning av rusdrycker eller i 30 § 1 mom. eller 31 § 2 mom. i förordningen angående tillverkning och beskattning av brännvin eller i 22 § 1 mom. eller 23 § 1 mom. i förordningen angående handel med skattefri sprit eller i 11 § 1 mom. första stycket eller 2 mom. första stycket i förordningen angående vissa alkoholhaltiga preparat m. m., straffes såsom i 1 § 4 mom. första stycket är för där avsett fall stadgat.

10 §.

1 mom. Var som — — — stycket stadgas.

Kan den — — — ansvar fri.

Beträdes någon med sådan olovlig befattning med spritdrycker, som i detta mom. sägs, och har han förut fällts till straff för enahanda brott eller för brott, som avses i 1 eller 5 § i denna lag eller i 74 § 1 mom. i förordningen angående försäljning av rusdrycker eller i 30 § 1 mom. eller 31 § 2 mom. i förordningen angående tillverkning och beskattning av brännvin eller i 22 § 1 mom. eller 23 § 1 mom. i förordningen angående handel med skattefri sprit eller i 11 § 1 mom. första stycket eller 2 mom. första stycket i förordningen angående vissa alkoholhaltiga preparat m. m., straffes såsom i 30 § 1 mom. andra och tredje styckena i förordningen angående tillverkning och beskattning av brännvin är för där avsett fall stadgat.

22 §.

Med spritdrycker — — — eller mera.

I fråga om förfarande med forslingsredskap, som jämlikt denna lag tages i beslag, skall vad i 21 § i lagen om straff för olovlig varuinförsel stadgas i tillämpliga delar lända till efterrättelse; dock att försäljning av farkost, som har en dräktighet av fem registerton eller därutöver, icke må äga rum, förrän farkosten genom laga kraft ägande utslag förklarats förverkad.

Utan hinder av vad i andra stycket stadgas må generaltullstyrelsen, där särskilda omständigheter därtill föranleda, i fråga om forslingsredskap, som jämlikt denna lag är förverkat, förordna, att forslingsredskapet skall behållas för statsverkets räkning eller ock att med detsamma skall förfaras på sätt styrelsen i varje särskilt fall finner lämpligt.

23 §.

1 mom. Av böter, vilka ådömts för brott, varom i denna lag sägs, så ock av behållna försäljningssumman för egendom, som jämlikt lagen är förverkad, ävensom av belopp, som utgives i stället för dylik egendom, skall en tredjedel tillfalla kronan.

Återstoden skall, då fråga är om böter, vilka ådömas enligt 1 kap., eller om försäljningssumman för eller värdet av egendom, som enligt samma kapitel dömes eller skolat dömas förverkad, ställas till generaltullstyrelsens förfogande för att användas till det i 19 § i lagen om straff för olovlig varuinförsel omförmälda ändamål och i annat fall fördelas med ena hälften till generaltullstyrelsen, att användas på sätt sålunda sagts, och med andra hälften i Stockholm till överståthållarämbetet, i annan stad till magistraten samt eljest till länsstyrelsen, att i enlighet med föreskrifter, som Konungen utfärdar, användas till uppmuntran av polismän, vilka ådagalagt synnerligt nit vid beivrande av olovlig rusdrycks- eller sprithantering.

2 mom. Vad i 1 mom. stadgas skall äga motsvarande tillämpning i fråga om fördelning av böter, vilka ådömas för sådan olovlig befattning

med spritdrycker och vin, som avses i 4 eller 5 § i lagen om straff för olovlig varuinförsel, eller av värdet av egendom, som i samband med ådömande av ansvar för sådan gärning förklaras eller skolat förklaras förverkad.

Denna lag träder i kraft den ; dock att, om dessförinnan sakfällande utslag meddelats, vad i 23 § stadgas icke skall äga tillämpning.

Förslag till kungörelse om ändrad lydelse av 1 § kungörelsen den 20 juni 1924 (nr 275) med bestämmelser angående expediering och verkställighet av utslag i vissa mål rörande olovlig befattning med spritdrycker och vin.

Härigenom förordnas, att 1 § kungörelsen den 20 juni 1924 med bestämmelser angående expediering och verkställighet av utslag i vissa mål rörande olovlig befattning med spritdrycker och vin skall i nedan angivna del erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

Utslag och — — — vederbörande tullförvaltning.

I mål, varom i första stycket sägs, skall protokollet innehålla uppgift angående den tilltalades födelsetid och födelseort ävensom, där den tilltalade är utlänning, angående nationaliteten.

Denna kungörelse träder i kraft den

Förslag till kungörelse angående ändrad lydelse av 20 § tullstadgan den 7 oktober 1927 (nr 391).

Härigenom förordnas, att 20 § tullstadgan den 7 oktober 1927 skall i nedan angiven del hava följande ändrade lydelse:

20 §.

Tulltjänsteman äger, därest tjänstgöringen sådant påkallar, låta stoppa fartyg eller fordon, som färdas inom tullområdet, eller luftfartyg, som befinner sig däröver, uppehålla bantåg å järnvägsstation inom tullområdet, så länge sådant oundgängligen erfordras för utövande av tullkontroll därå, samt inom tullområdet i trakterna intill rikets landgräns hejda resande, som färdas till lands annorledes än med bantåg.

Signal till — — — särskilt stadgat.

Denna kungörelse träder i kraft den

Förslag till förordning angående ändrad lydelse av 18 § 4 mom. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284).

Härigenom förordnas, att 18 § 4 mom. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 skall hava följande ändrade lydelse:

18 §.

4 mom. Vad i denna paragraf är stadgat avser icke automobil inrättad för transport av sjuka (ambulansbil) eller automobil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polisman eller tulltjänsteman i tjänsteutövning.

Denna förordning träder i kraft den

BILAGA

Sammanfattande översikt av kustbevakningspersonalens nuvarande fördelning å posteringar samt utrustning med viss fortskaffningsmateriel. [1]

Nuvarande organisation.

Posteringar	Personal						Fortskaffningsmateriel					
	Kustöverupps.-män	Kustupps.-män	Förste kustvakter	Kustvakter	Kustbev.-biträden	Icke-ord. personal [2]	Tullkryssare	Tullracer	Tulljakter	Andra motorbåtar	Automobiler	Motorcyklar
Generaltullstyrelsen direkt underlydande bevakning.												
»Triton»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torpedbåten nr 7 [3]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torpedbåten nr 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haparanda kustdistrikt.						1						
Salmis [4]	—	—	—	—	1		—	—	—	1	—	—
Nikkala [4]	—	1	—	—	—		—	—	—	1	—	—
Seskarö	1	—	1	1	—		1	—	—	—	—	—
Karlsborg *	—	—	—	—	—		—	—	—	1	—	—
Luleå kustdistrikt.						1						
Luleå	—	1	—	1	—		—	—	1	—	—	—
Piteå	—	—	1	—	1		—	—	1	—	—	—
Skellefteå kustdistrikt.						3						
Pite-Rönnskär *	—	—	—	—	—		—	—	—	1	—	—
Skelleftehamn	—	1	—	2	—		—	—	1	—	—	—
Bjuröklubb	—	—	1	—	—		—	—	—	1	—	—
Umeå kustdistrikt.						5						
Gumbodabäcken *	—	—	—	—	—		—	—	—	1	—	—
Ratan	—	—	—	1	—		—	—	—	1	—	—
Holmön	—	—	1	—	1		—	—	—	1	—	—
Umeå	—	1	—	—	—		—	—	—	—	1	—
Rundvik *	—	—	—	1	—		—	—	—	1	—	1
Härnösands kustdistrikt.						5						
Husum *	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	1
Örnsköldsvik	—	1	—	1	—		—	—	1	—	—	—
Härnösand	—	1	—	1	—		—	—	1	—	1	—
Transport	1	6	4	8	3	15	1	—	5	9	2	2

[1] Den 1 februari 1935. [2] I medeltal år 1934. [3] Numera ersatt med en vedettbåt. [4] Vid posteringen tjänstgör dessutom en gränsuppsyningsman. En av de två gränsuppsyningsmanstjänsterna är numera utbytt mot en förste kustvakttjänst; den andra skall utbytas mot en kustvakttjänst.

* Tillfällig postering.

Sammanfattande översikt av de sakkunnigas förslag till kustbevakningspersonalens fördelning å posteringar samt utrustning med viss fortskaffningsmateriel.

De sakkunnigas förslag.

Posteringar	Personal			Fortskaffningsmateriel						
				Tullkryssare						
	Kustöverupps.-män	Kustupps.-män	Kustvakter	typ I	typ II	typ III	Tullracer	Tulljakter	Andra motorbåtar[1]	Automobiler
Generaltullstyrelsen direkt underlydande bevakning.										
3 kustbevakningsfartyg (»Triton», »Skagerak» och ytterligare ett fartyg)[2]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 tullkryssare av typ I utan fast stationering	1	1	4	1	—	—	—	—	—	—
Haparanda kustdistrikt. (Från riksgränsen mot Finland till gränsen mellan Haparanda och Luleå tulldistrikt.)										
Haparanda	1	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Nikkala	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—
Seskarö	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Karlsborg	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Umeå kustdistrikt. (Från gränsen mellan Haparanda och Luleå tulldistrikt till gränsen mellan Söderhamns och Gävle tulldistrikt.)										
Luleå	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—
Piteå	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—
Skellefteå (Skelleftehamn)	1	1	3	—	—	—	—	1	—	1
Gumbodahamn	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—
Holmön	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—
Umeå (Holmsund)	1	1	3	—	—	—	—	1	—	1
Rundvik	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—
Örnsköldsvik	1	1	3	—	—	—	—	1	—	1
Härnösand	1	1	3	—	—	—	—	1	—	1
Transport	6	12	26	1	—	—	—	9	2	5

[1] Däri ej inräknade mindre, för prejningar å förläggningsorten avsedda motorbåtar.
[2] För dessa fartyg avses 3 befälhavare (B 20) och 3 förste styrmän (B 15) å extra stat; övrig personal anställes mot hyra, i den mån kustbevakningspersonal ej beordras till tjänstgöring å fartygen.

Nuvarande organisation.

Posteringar	Personal						Fortskaffningsmateriel					
	Kustöverupps.-män	Kustupps.-män	Förste kustvakter	Kustvakter	Kustbev.-biträden	Icke-ord. personal [1]	Tullkryssare	Tullracer	Tulljakter	Andra motorbåtar	Automobiler	Motorcyklar
Transport	1	6	4	8	3	15	1	—	5	9	2	2
Sundsvalls kustdistrikt.						1						
Sundsvall	—	1	—	1	—		—	—	—	—	1	—
Hudiksvall	—	1	—	1	—		—	—	1	—	—	—
Gävle kustdistrikt.						2						
Rönnskär	—	1	—	1	—		—	—	1	—	—	—
Bönan	—	1	—	1	—		—	—	1	—	1	—
Fagerviken	—	—	1	—	1		—	—	—	1	—	1
Stockholms kustdistrikt.						23		1				
Öregrund	—	1	—	1	—		1	—	—	—	—	—
Singö	—	1	—	1	1		1	—	—	—	—	—
Arholma	—	1	1	1	—		—	—	—	2	—	—
Norrtälje	—	—	1	—	1		—	—	—	—	1	—
Furusund	—	—	1	1	1		—	1	—	1	—	—
Söderarm*	—	1	—	—	—		1	—	—	—	—	—
Vaxholm	—	—	—	1	—		—	1	—	—	—	—
Stockholm	—	—	—	1	2		—	—	—	—	2	—
Sandhamn	—	—	1	1	—		[2] 1	1	—	1	—	—
Svenska Högarna*	1	—	—	1	—		1	—	—	—	—	—
Dalarö	—	—	1	—	1		—	—	—	2	—	—
Huvudskär	—	1	—	1	1		1	—	—	—	—	—
Nynäshamn	—	1	—	1	—		1	—	—	—	—	—
Nyköpings kustdistrikt.						3						
Trosa	—	—	—	1	—		—	—	—	1	—	—
Oxelösund	—	1	—	—	1		—	—	—	—	1	—
Norrköpings kustdistrikt.						4						
Arkösund	—	1	—	2	—		—	—	1	1	—	—
Barösund	1	—	—	1	1		1	—	—	1	—	—
Västervik	—	1	—	1	1		1	—	—	—	—	—
Kalmar kustdistrikt (del av).												
Figeholm	—	—	—	1	—		—	—	—	1	—	—
Svartö	—	1	—	2	—		—	—	1	—	—	—
Visby kustdistrikt.												
Klintehamn	—	1	—	1	—		—	—	—	—	1	—
Ronehamn	—	—	1	—	1		—	—	—	1	—	—
Herrevik	—	—	—	1	—		—	—	—	1	—	1
Fårösund	—	—	—	1	—		—	—	—	1	—	—
Transport	3	21	11	33	15	48	10	4	10	23	9	4

[1] Se not 2 å sid. 182. [2] T V 16; patrulleringsområde Stockholms och Nyköpings kustdistrikt.
* Tillfällig postering.

Posteringar	Personal			Fortskaffningsmateriel						
				Tullkryssare						
	Kustöverupps.-män	Kustupps.-män	Kustvakter	typ I	typ II	typ III	Tullracer	Tulljakter	Andra motorbåtar [1]	Automobiler
Transport	6	12	26	1	—	—	—	9	2	5
Sundsvall	1	1	3	—	—	—	—	1	—	1
Hudiksvall	1	1	3	—	—	—	—	1	—	1
Stugsund	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Rörlig bevakning	2	2	4	—	2	—	—	—	—	—
Stockholms kustdistrikt. (Från gränsen mellan Söderhamns och Gävle tulldistrikt till gränsen mellan Oskarshamns och Kalmar tulldistrikt.)										
Gävle (Bönan)	1	1	3	—	—	—	—	1	—	1
Fagerviken	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—
Singö	—	2	4	—	—	2	—	—	—	—
Norrtälje	1	—	2	—	—	—	—	—	—	1
Furusund	1	3	7	—	—	3	1	—	—	—
Sandhamn	1	2	5	—	—	2	1	—	—	—
Nynäshamn	1	3	7	—	—	3	1	—	—	—
Stockholm	1	3	3	—	—	—	—	—	—	5
Nyköping (Oxelösund)	1	2	4	—	—	1	1	—	—	1
Arkösund	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Barösund	—	1	2	—	—	—	1	—	—	—
Västervik	1	2	4	—	—	1	1	—	—	1
Figeholm	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Svartö	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Rörlig bevakning	2	2	4	—	2	—	—	—	—	—
Visby kustdistrikt. (Gotland.)										
Visby	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1
Ronehamn	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—
Herrevik	1	—	1	—	—	—	—	—	1	1
Transport	21	43	93	1	4	12	6	16	5	18

[1] Se not 1 sid. 183.

Nuvarande organisation.

Posteringar	Personal						Fortskaffningsmateriel					
	Kustöverupps.-män	Kustupps.-män	Förste kustvakter	Kustvakter	Kustbev.-biträden	Icke-ord. personal[1]	Tullkryssare	Tullracer	Tulljakter	Andra motorbåtar	Automobiler	Motorcyklar
Transport	3	21	11	33	15	48	10	4	10	23	9	4
Kalmar kustdistrikt (del av).						3						
Pataholm	—	—	1	—	—		—	—	1	—	—	—
Kalmar	1	—	—	2	—		—	—	1	—	—	—
Bergkvara	—	1	—	1	1		—	—	1	—	—	—
Borgholm	—	—	—	1	—		—	—	—	1	—	—
Färjestaden	—	1	—	—	—		—	—	—	—	1	—
Mörbylånga	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Degerhamn	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Gräsgård	—	—	1	—	—		—	—	—	—	[2]1	—
Byxelkrok	—	—	1	—	—		—	—	—	—	[2]1	—
Sandviken	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Karlskrona kustdistrikt.						9						
Kristianopel	—	—	1	—	—		—	—	—	1	—	—
Torhamn	—	1	—	2	—		—	—	1	—	—	—
Karlskrona	1	—	—	1	1		—	—	1	—	1	—
Aspö	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Hasslö	—	—	1	1	—		—	—	1	—	—	—
Kuggeboda*	—	—	—	—	1		—	—	—	—	—	—
Saxemara	—	1	—	1	1		—	—	1	—	—	—
Gyö*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Tärnö	—	—	1	—	1		—	—	1	—	—	—
Karlshamn	1	—	—	2	—		—	—	1	—	1	—
Pukavik	—	—	1	1	—		—	—	—	1	—	—
Åhus kustdistrikt.						15						
Djupekås*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Hörvik	—	1	—	2	—		—	—	1	—	—	—
Nogersund*	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Hällevik	1	—	—	2	—		—	—	—	1	1	—
Torsö*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Falkvik	—	—	1	—	—		—	—	—	1	—	—
Edenryd*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Tosteberga*	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Åhus	1	—	—	2	—		—	—	1	—	1	—
Yngsjö	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Furuboda*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Knäbäck	—	—	—	—	1		—	—	—	—	—	—
Kivik	—	—	1	2	—		—	—	—	1	—	—
Vik	—	—	1	—	—		—	—	—	—	—	—
Baskemölla	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Simrishamn	1	—	—	1	1		—	—	—	—	1	—
Brantevik	—	—	—	1	1		—	—	—	—	—	—
Skillinge	—	1	—	2	—		—	—	—	1	—	—
Örnahusen-Kyl*	—	—	—	—	1		—	—	—	—	—	—
Transport	9	27	21	64	24	75	10	4	21	30	17	4

[1] Se not 2 sid. 182. [2] Hållas mot lega.
* Tillfällig postering.

Posteringar	Personal			Fortskaffningsmateriel						
				Tullkryssare						
	Kustöverupps.-män	Kustupps.-män	Kustvakter	typ I	typ II	typ III	Tullracer	Tulljakter	Andra motorbåtar[1]	Automobiler
Transport	21	43	93	1	4	12	6	16	5	18
Malmö kustdistrikt. (Från gränsen mellan Oskarshamns och Kalmar tulldistrikt till gränsen mellan Hälsingborgs och Halmstads tulldistrikt.)										
Pataholm	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—
Kalmar	1	1	3	—	—	—	—	1	—	1
Bergkvara	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Borgholm	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Färjestaden	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1
Mörbylånga	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Degerhamn	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Byxelkrok	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Sandviken	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Kristianopel	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Torhamn	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Karlskrona	1	2	4	—	—	—	—	1	—	2
Aspö	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Hasslö	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Saxemara	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Tärnö	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Karlshamn	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Hörvik	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Nogersund	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Hällevik	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Åhus	1	2	4	—	—	—	—	1	—	2
Kivik	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Brantevik	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Skillinge	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—
Transport	24	55	129	1	4	12	6	23	7	24

[1] Se not 1 sid. 183.

Nuvarande organisation.

Posteringar	Personal						Fortskaffningsmateriel					
	Kustöverupps.-män	Kustupps.-män	Förste kustvakter	Kustvakter	Kustbev.-biträden	Icke-ord. personal[1]	Tullkryssare	Tullracer	Tulljakter	Andra motorbåtar	Automobiler	Motorcyklar
Transport	9	27	21	64	24	75	10	4	21	30	17	4
Trälleborgs kustdistrikt.						21						
Sandhammaren*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Kåseberga	—	—	1	1	—		—	—	—	—	—	—
Kabusa*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Ystad	1	—	—	2	1		—	—	1	—	1	—
Svarte*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Abbekås	—	—	1	1	1		—	—	—	—	—	—
Hörte*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Skateholm	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Bedinge*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Smyge	—	—	1	—	1		—	—	—	—	—	—
Böste*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Gislöv	—	—	—	1	1		—	—	—	—	—	—
Trälleborg	1	—	—	2	1		—	—	1	—	1	—
Skåre	—	—	1	1	—		—	—	—	—	—	—
Kämpinge	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Ljungskogen*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Falsterbo*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Skanör	—	1	—	2	1		—	—	1	—	—	—
Lilla Hammarsnäs	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Vellingebäck*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Malmö kustdistrikt.						18						
Klagshamn	—	—	1	1	—		—	—	—	—	—	[2] 1
Limhamn	—	—	1	1	—		—	—	—	1	—	—
Malmö	1	—	—	2	—		—	—	1	—	1	—
Lomma	—	1	—	2	—		—	—	—	1	—	—
Bjärred	—	—	1	—	1		—	—	—	—	—	—
Vikhög	—	—	1	—	1		—	—	—	—	—	—
Barsebäck	—	1	—	2	—		—	—	—	—	—	—
Landskrona	1	—	1	1	1		—	—	1	—	1	—
Borstahusen	—	—	1	—	1		—	—	—	—	—	—
Ålabodarna	—	1	—	2	—		—	—	—	1	—	—
Fortuna	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Kyrkbacken	—	1	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Bäckviken	—	—	1	—	—		—	—	—	—	—	—
Norreborg	—	—	1	—	—		—	—	—	—	—	—
Hälsingborgs kustdistrikt.						14						
Råå	—	—	1	—	1		—	—	—	—	—	—
Kopparverkshamnen	—	—	1	2	—		—	—	—	—	—	—
Hälsingborg	1	—	—	1	1		—	—	1	—	1	—
Pålsjö	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Hittarp	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Domsten	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Viken	—	—	1	1	—		—	—	—	—	—	—
Transport	14	32	36	96	36	128	10	4	27	33	22	5

[1] Se not 2 sid. 182. [2] Numera indragen.
* Tillfällig postering.

De sakkunnigas förslag.

Posteringar	Personal			Fortskaffningsmateriel						
				Tullkryssare						
	Kustöverupps.-män	Kustupps.-män	Kustvakter	typ I	typ II	typ III	Tullracer	Tulljakter	Andra motorbåtar[1]	Automobiler
Transport	24	55	129	1	4	12	6	23	7	24
Kåseberga	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Ystad	1	1	2	—	—	—	—	—	—	2
Trälleborg	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Skanör	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Klagshamn	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—
Malmö	1	2	4	—	—	—	—	1	—	2
Lomma	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Barsebäck	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—
Landskrona	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Borstahusen	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Ålabodarna	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—
Kyrkbacken	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
Bäckviken	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Norreborg	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Hälsingborg	1	2	4	—	—	—	—	1	—	2
Viken	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Transport	27	68	156	1	4	12	6	29	10	30

[1] Se not 1 sid. 183.

Nuvarande organisation.

Posteringar	Personal						Fortskaffningsmateriel					
	Kustöverupps.-män	Kustupps.-män	Förste kustvakter	Kustvakter	Kustbev.-biträden	Icke-ord. personal[1]	Tullkryssare	Tullracer	Tulljakter	Andra motorbåtar	Automobiler	Motorcyklar
Transport	14	32	36	96	36	128	10	4	27	33	22	5
Lerberget	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Höganäs	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Nyhamnsläge	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Mölle	—	1	—	2	—		—	—	1	—	—	—
Arildsläge	—	—	1	—	—		—	—	—	—	—	—
Svanshall	—	—	1	—	—		—	—	—	—	—	—
Häljaröd*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Skälderviken	—	—	1	—	1		—	—	—	—	—	—
Vejbystrand	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Ängelbäcksstrand*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Ramsjö	—	—	1	—	—		—	—	—	—	—	—
Torekov	1	—	—	2	—		—	—	1	—	1	—
Kattvik	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Båstad	—	—	1	—	1		—	—	—	—	—	—
Halmstads kustdistrikt.						5						
Skummeslöv*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Mellby	—	—	1	—	—		—	—	—	1	—	—
Snapparp	—	—	—	1	—		—	—	—	1	—	—
Laxvik	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Halmstad	1	—	—	2	—		—	—	1	—	1	—
Långnäs	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Tyludden	—	—	1	—	1		—	—	—	1	—	—
Ringnäs*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Haverdal	—	1	—	—	1		—	—	—	1	—	—
Ugglarpskvarn*	—	—	—	—	—		—	—	—		—	—
Varbergs kustdistrikt.						4						
Grimsholmen	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Falkenberg	—	—	1	—	1		—	—	1	—	—	—
Glommen	—	1	—	1	—		—	—	1	—	—	—
Galtabäck	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Träslöv	—	1	—	1	—		—	—	1	—	—	—
Varberg	1	—	—	2	1		—	—	1	—	1	—
Bua	—	1	—	1	1		—	—	1	—	—	—
Sintorp	—	—	—	1	—		—	—	—	1	—	—
Göteborgs kustdistrikt.						23						
Gottskär	—	—	1	1	—		—	—	—	1	—	—
Skallahamn	—	1	—	1	1		—	—	1	—	—	—
Onsala	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—
Vallda*	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	[2]1
Kyvik	—	—	1	—	1		—	—	—	1	—	—
Frölunda	—	1	—	1	1		—	—	1	—	—	[2]1
Långedrag	1	—	—	2	—		—	—	1	—	—	—
Flyghamnen*	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	[2]1
Transport	18	39	46	125	46	160	10	4	38	40	25	8

[1] Se not 2 sid. 182. [2] Numera indragna och ersatta med två i distriktet stationerade automobiler.

* Tillfällig postering.

Posteringar	Personal			Fortskaffningsmateriel						
				Tullkryssare						
	Kustöverupps.-män	Kustupps.-män	Kustvakter	typ I	typ II	typ III	Tullracer	Tulljakter	Andra motorbåtar[1]	Automobiler
Transport	27	68	156	1	4	12	6	29	10	30
Mölle	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Torekov	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Göteborgs kustdistrikt. (Från gränsen mellan Hälsingborgs och Halmstads tulldistrikt till riksgränsen mot Norge.)										
Halmstad	1	1	3	—	—	—	—	1	—	1
Glommen	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Galtabäck	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Träslöv	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—
Bua	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Skallahamn	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Långedrag	1	—	2	—	—	—	—	1	—	—
Transport	29	75	173	1	4	12	6	36	11	31

[1] Se not 1 sid. 183.

Nuvarande organisation.

Posteringar	Personal							Fortskaffningsmateriel					
	Kustöverupps.-män	Kustupps.-män	Förste kustvakter	Kustvakter	Kustbev.-biträden	Icke-ord. personal[1]		Tullkryssare	Tullracer	Tulljakter	Andra motorbåtar	Automobiler	Motorcyklar
Transport	18	39	46	125	46	160		10	4	38	40	25	8
Harestad	—	—	1	—	—			—	—	—	1	—	[2]1
Vrångö	—	1	—	2	—			—	—	1	—	—	—
Styrsö	—	1	—	2	—			—	—	—	1	—	—
Brännö	—	1	—	2	—			—	—	1	—	—	—
Hönö	1	—	—	2	—			—	—	1	—	—	—
Kalvsund	—	1	—	2	—			—	—	1	—	—	—
Rörö	—	1	—	1	1			—	—	1	—	—	—
Lysekils kustdistrikt.						10							
Marstrand	—	1	—	1	1			—	—	1	—	—	—
Hättan	1	—	—	2	—			—	—	1	—	—	—
Klädesholmen	—	—	1	1	—			—	—	—	—	—	—
Skärhamn	—	1	—	1	—			—	—	1	—	—	—
Stenungsund	—	1	—	2	—			—	—	1	—	—	1
Raneberg	—	—	1	—	1			—	—	—	1	—	—
Mollösund	—	1	—	2	—			—	—	1	—	—	—
Käringön	—	—	1	—	1			—	—	1	—	—	—
Gullholmen	—	1	—	2	—			—	—	1	—	—	—
Lysekil	1	—	—	2	—			—	—	1	—	—	—
Gravarne	—	1	—	2	1			—	—	1	—	—	—
Hunnebostrand	—	1	—	2	—			—	—	1	—	—	—
Strömstads kustdistrikt.						11							
Sjövik*	—	—	—	1	—			—	—	—	1	—	—
Dyngö	—	—	1	1	—			—	—	—	1	—	—
Grebbestad	—	1	—	2	1			—	—	1	—	—	—
Havstenssund	—	1	—	2	—			—	—	1	—	—	—
Rossö	—	—	1	—	1			—	—	—	1	—	—
Nordkoster	—	1	—	2	—			—	—	1	—	—	—
Strömstad	1	—	—	1	1			—	—	—	2	—	—
Ledsund	—	1	—	—	—			—	—	1	—	—	—
Lunneviken	—	—	—	1	—			—	—	—	1	—	—
Lervik	—	—	—	1	—			—	—	—	—	—	—
Summa	**22**	**55**	[3]**52**	[4]**164**	**54**	**181**		**10**	**4**	**57**	**49**	[5]**25**	[6]**10**
Fortskaffningsmateriel: tillhörig tullverket								10	4	1	10	23	10
» : mot lega eller förhyrd								—	—	56	39	2	—
								10	**4**	**57**	**49**	**25**	**10**

[1] Se not 2 sid. 182. [2] Numera indragen. [3] Sedan en gränsuppsyningsmanstjänst numera utbytts mot en förste kustvakttjänst, utgör antalet förste kustvakter 53. [4] En gränsuppsyningsmanstjänst skall vid inträffande ledighet utbytas mot en kustvakttjänst, varefter antalet kustvakttjänster kommer att utgöra 165. [5] Antalet automobiler uppgår numera till 27, varav 2 hållas mot lega. [6] Antalet motorcyklar utgör numera endast 5.
* Tillfällig postering.

De sakkunnigas förslag.

Posteringar	Personal			Fortskaffningsmateriel						
				Tullkryssare						
	Kustöverupps.-män	Kustupps.-män	Kustvakter	typ I	typ II	typ III	Tullracer	Tulljakter	Andra motorbåtar[1]	Automobiler
Transport	29	75	173	1	4	12	6	36	11	31
Vrångö	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Göteborg	1	2	2	—	—	—	—	—	—	3
Hönö	—	1	3	—	—	—	—	1	—	—
Kalvsund	—	1	3	—	—	—	—	1	—	—
Rörö	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Marstrand	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Hättan	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Klädesholmen	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Skärhamn	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Mollösund	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Käringön	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Gullholmen	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Lysekil	1	—	2	—	—	—	—	1	—	—
Gravarne	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Hunnebostrand	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Sjövik	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—
Dyngö	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Grebbestad	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—
Havstenssund	1	—	2	—	—	—	—	1	—	—
Rossö	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Sydkoster	—	1	3	—	—	—	—	1	—	—
Ledsund	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—
Lunneviken	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Lervik	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Rörlig bevakning	1	1	2	—	1	—	—	—	—	—
Summa	**33**	**93**	**219**	**1**	**5**	**12**	**6**	**52**	**13**	**34**

[1] Se not 1 sid. 183.

Statens offentliga utredningar 1935

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag ang. åtgärder mot statsfientlig verksamhet. [8]
Yttranden över preliminärt förslag till lagstiftning om avbrytande av havandeskap. [13]
Lagberedningens förslag till lag om skuldebrev m. m. [14]
Betänkande med förslag till lagstiftning om avbrytande av havandeskap. [15]
Betänkande med förslag till lag om arbetsavtal. [18]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Förslag till ändrade bestämmelser rörande allmänna handlingars offentlighet. [5]
Yttrande och förslag rörande tjänstgöringsbetyg som av länsstyrelserna utfärdas. [17]
Utredning ang. införande av ett dagordningsinstitut m. m. [21]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Polisi.

Betänkande med förslag till ändrad organisation av den statliga verksamheten för bekämpande av olovlig införsel av spritdrycker m. m. [24]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Betänkande med förslag rörande lån och årliga bidrag av statsmedel för främjande av bostadsförsörjning för mindre bemedlade barnrika familjer jämte därtill hörande utredningar. [2]
Kortfattad framställning av organisationssakkunnigas betänkande med utredning och förslag rörande den samhälleliga hjälpverksamhetens organisation m. m. [3]
Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Åtgärder mot arbetslöshet. [6]
Konjunkturuppsvingets förlopp och orsaker 1932—1934. [16]

Hälso- och sjukvård.

Kungl. medicinalstyrelsens utlåtande och förslag ang. förebyggande mödra- och barnavård. [19]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Betänkande med förslag ang. åtgärder för spannmålsodlingens stödjande. [1]
Promemoria ang. tillsynen över fastighetsregistreringen och fastighetsbildningen. [4]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till omorganisation av den högre skogsundervisningen. [9]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 2. Broar. [7]
Betänkande med förslag till förordning ang. allmän automobiltrafik. [12]
Betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m. [23]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Grunder för kollektiv och individuell pensionsförsäkring. [20]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Utredning och förslag ang. rundradion i Sverige. [10]
Betänkande med utredning och förslag ang. inrättande av en statsvetenskaplig examen. [11]
Utredning och förslag rörande frågan om avgift för hemlån av böcker från bibliotek. [22]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Isaac Marcus Boktr.-A.-B., Stockholm 1935